VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych**
(nr 101)
z dnia 23 maja 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 101)

23 maja 2017 r.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Arkadiusza Czartoryskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

– informację Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli funkcjonowania systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego;

– informację Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji przez Policję i straże miejskie (gminne) zadań w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Zieliński** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Łuczak** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Sudoł** p.o. dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikiem, **Łukasz Bryła** p.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego, **Andrzej Maciążek** wiceprezes Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Zbigniew Kobus** przedstawiciel Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz **Mateusz Glinowiecki** asystent przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jacek Karolak, Anna Pilarska** i **Jakub Stefański** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. Zgodnie z harmonogramem, planem naszej pracy uchwalonym wspólnie, jednomyślnie kilka miesięcy temu, kontynuujemy naszą pracę. Witam serdecznie pana ministra Jarosława Zielińskiego oraz przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli. Witam serdecznie przedstawicieli Komendy Głównej Policji, przedstawicieli Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Polskiej Izby Ubezpieczeń i Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Witam również przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji z Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Szanowni państwo, poproszę teraz o przyjęcie porządku obrad. Mamy do rozpatrzenia trzy punkty. Pierwszy to informacja Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Punkt drugi to informacja Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli funkcjonowania systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. I ostatni, trzeci, to informacja Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji przez Policję i straże miejskie (gminne) zadań w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę zgłoszeń, zatem uznaję, że go przyjęliśmy.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego, czyli informacji Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Materiał z MSWiA otrzymaliśmy już wcześniej. To jest materiał, który jest zatytułowany: „W nawiązaniu do planu pracy sejmowej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 r., zobowiązującego Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji do przygotowania informacji Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w załączeniu przekazuję stosowny materiał informacyjny.”. Mam nadzieję, że wszyscy państwo otrzymali ten dokument do skrzynek, a jeżeli nie, to dysponujemy nim, tak samo jak materiałami NIK, więc myślę, że nie ma potrzeby, żeby dokładnie przedstawiać wszystkie zawarte w tym dokumencie informacje, bo one są dosyć szczegółowe. Prosiłbym pana ministra jedynie o wstęp do ewentualnej dyskusji. Myślę, że dopiero po informacji Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzimy łączną dyskusję, o ile będzie zgoda ze strony państwa, członków Komisji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Jarosław Zieliński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przekazany materiał jest na tyle dokładny, zawiera różne wykazy tabelaryczne, wnioski, analizy, że prosiłbym pana przewodniczącego o zwolnienie mnie z tego, żeby go przedstawiać, przez szacunek dla państwa czasu. Powtórzyłbym jedynie główne tezy, które same w sobie są czytelne, w tym materiale wszystko to jest.

Chciałbym się zatem skupić w tym wstępie na nieco innej sprawie, a mianowicie na tym, co jest na bieżąco ważne, bo rok 2016 został opisany w stosunku do roku 2015 i te dane państwo macie, otrzymaliście je. Natomiast ważne jest to, co dzieje się dalej, i tu chcę państwu powiedzieć, że dane dotyczące części tego roku, który minął, są na szczęście lepsze, tzn. mamy mniej wypadków, zwłaszcza tych najcięższych, ze skutkiem śmiertelnym. I tak w pierwszym kwartale roku 2017 było o 79 mniej wypadków ze skutkiem śmiertelnym w stosunku do roku 2016, mieliśmy o 79 mniej ofiar w ciągu trzech miesięcy, w ciągu pierwszego kwartału. Ta liczba 79 stanowi 14% wszystkich wypadków śmiertelnych. Jeżeli chodzi o liczbę wypadków, które się zdarzyły, to było ich o 558 mniej, a więc o 8,9% mniej. Natomiast osób rannych było mniej o 755, czyli o 9,9%. Podaję celowo dane za kwartał oraz za ten okres, który minął, tj. od 1 stycznia do 22 maja. Sytuacja jest taka, że w tym okresie 2017 r. w stosunku do roku 2016 zdarzyło się o 1104 wypadki mniej, tj. o 10,8%. Osób zabitych na drogach było o 150 mniej, czyli o 15,8%, a rannych o 1309 mniej, a więc o 9,8%. Jeżeli chodzi o liczbę zabitych w 2017 r. w stosunku do 2015 r., do analogicznego okresu, czyli od 1 stycznia 2015 r. do 22 maja 2015 r., to osób zabitych było o 207 mniej.

Proszę państwa, przyczyny tej dynamiki, tych zmian są bardzo różne, jak wiemy. Wchodzą tu w grę niewątpliwie kwestie jakości dróg, kwestie związane z przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, z jakością i liczbą pojazdów, ale przede wszystkim także z edukacją i profilaktyką. Jeżeli chodzi o działania znajdujące się w zakresie możliwości MSWiA i Policji, to przede wszystkim są one nakierowane na kontrolę ruchu drogowego, choć oczywiście na profilaktykę też w miarę możliwości. I tutaj może powiem, że w mojej ocenie jednym z istotniejszych elementów jest liczba policjantów skierowanych do kontroli ruchu drogowego, liczba patroli. Analizując dynamikę roku ubiegłego, kiedy to bardzo mocno, rygorystycznie pilnowaliśmy tego, chciałbym powiedzieć, że uzyskaliśmy, ale to złe słowo, po prostu stało się tak, że wypadków było mniej, zwłaszcza śmiertelnych. W związku z tym uznaliśmy, że trzeba to działanie kontynuować i dalej obserwować jego wpływ na liczbę zdarzeń drogowych, liczbę wypadków, rannych i osób zabitych. Po naradzie z komendantami wojewódzkimi, po spotkaniu pana ministra Błaszczaka, moim, komendantów wojewódzkich, komendanta głównego oraz kierownictwa KGP wydałem takie zalecenie Komendantowi Głównemu Policji, żeby w 2017 r. średniodobowo było kierowanych na drogi nie mniej niż 4 tys. funkcjonariuszy. To jest

liczba niełatwa do osiągnięcia, ale możliwa, przy czym taka zwiększona liczba patroli powinna wpływać na zmniejszenie liczby wypadków.

MSWiA nie buduje dróg, to jest rola innego resortu, zresztą nie tylko ministerstwa, nie tylko rządu, ale też innych podmiotów, samorządów. Jeżeli chodzi o edukację, to też nie jest zadanie jedynie resortu spraw wewnętrznych i administracji, chociaż od tego nie uciekamy oczywiście. Są realizowane programy na to nakierowane, ale jeżeli chodzi o przestrzeganie przepisów, kontrole dotyczące przestrzegania tych przepisów, to jest to zadanie Policji nadzorowaonej przez MSWiA. Na tym skupiłem w tej krótkiej wypowiedzi swoją uwagę, bo chcę powiedzieć, że uważam, iż jest to bardzo ważny czynnik. Nie osiągamy niestety średniodobowo tej liczby co najmniej 4 tys. funkcjonariuszy, ale i tak zwiększyła się ona w stosunku do roku ubiegłego. W roku ubiegłym w tym okresie, który minął, mieliśmy 3560 funkcjonariuszy na dobę na drogach, teraz jest 3872 funkcjonariuszy, zatem nastąpił wzrost o 312 policjantów średniodobowo na drogach. W ramach nadzoru będziemy pilnować tego, żeby ten wzrost był jeszcze wyraźniejszy, żeby osiągnąć liczbę około 4 tys. czy nie mniej niż 4 tys. policjantów ruchu drogowego pilnujących bezpieczeństwa na polskich drogach. Mam nadzieję, że to zachwianie, które nastąpiło w 2016 r., jeżeli chodzi o liczbę zabitych… Przypomnę, że po raz pierwszy w 2015 r. zabitych na polskich drogach było mniej niż 3 tys., jeden jedyny raz to się zdarzyło, ale dynamika spadkowa miała miejsce przez wiele ostatnich lat. To była taka magiczna liczba, mówiono, że dążymy do tego, aby ta liczba spadła przynajmniej poniżej 3 tys. Oczywiście zawsze to jest o 3 tys. albo o 2900 ileś za dużo wypadków takich, które kończą się śmiercią człowieka. Każdy przypadek to jest o jeden za dużo, ale trzeba robić wszystko, żeby tę liczbę zmniejszać, żeby była ona jak najniższa. Przez media m.in. przetoczyła się dyskusja na temat wzrostu liczby wypadków, zwłaszcza wzrostu liczby osób zabitych. Chciałbym bardzo mocno podkreślić, że to jest oczywiście zmartwienie i powód do wielu analiz, poszukiwań przyczyn oraz źródeł tego zjawiska, ale to nie jest tak, że nastąpił jakiś gwałtowny wzrost. Mamy nadzieję, że w tym roku ta dynamika zostanie zmieniona i że będzie mniej wypadków, rannych i osób śmiertelnych. Pierwszy okres wskazuje na to, że jest szansa, aby tak się stało. Tylko nie chodzi o to, żeby wyznaczyć jakąś magiczną granicę, że jak jest niżej, to wszystko jest w porządku, a jak wyżej, to źle, tylko po prostu musi być trwałe dążenie do tego, aby wypadków było jak najmniej albo najlepiej wcale. Wymieniam tę liczbę dlatego, że przez wiele lat niemożliwe było jej przekroczenie, raz się udało ją przekroczyć w dół i teraz dążymy do tego, aby do tego trendu spadkowego w tym roku i w latach kolejnych powrócić.

Na tym chciałbym zakończyć, bo to jest taka dopowiedź, taki *appendix* do tego, co zostało przedstawione w materiale. Materiał dotyczy roku 2016 wobec roku 2015, natomiast chciałem się podzielić z państwem danymi dotyczącymi części roku 2017 r., która jest już za nami. Myślę jednak, że w dyskusji wyłonią się jakieś sprawy, do których trzeba będzie się odnieść i zrobię to albo ja, albo towarzyszący mi przedstawiciele ministerstwa czy też KGP. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Proszę bardzo, czy będzie uzupełnienie materiału? Nie. W takim razie bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa NIK.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, nazywam się Mieczysław Łuczak, jestem wiceprezesem NIK. Jest ze mną dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego pan gen. Marek Bieńkowski, wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego pan Tomasz Sordyl oraz specjalista w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego pan Maciej Lenarcik.

Szanowni państwo, kontrola funkcjonowania systemu gromadzenia i wykorzystania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego została przeprowadzona z inicjatywy własnej NIK na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o NIK zgodnie z kryteriami określonymi w art. 5 ust. 1 ustawy o legalności, gospodarności, celowości i rzetelności. Kontrolę tę przeprowadził Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK.

Kontrolą objęto MSW, obecnie MSWiA, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz KGP. W trakcie kontroli zasięgnięto również informacji oraz uzyskiwano wyjaśnienia od podmiotów niekontrolowanych w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f) ustawy o NIK – to były zapytania do instytucji będących w kręgu naszego zainteresowania.

W MIiR będącym ówcześnie urzędem obsługującym ministra właściwego do spraw transportu oraz w KRBRD sprawdzono w szczególności, czy podmioty te opracowały założenia systemu gromadzenia danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z założeniami wynikającymi z postanowień Programu Realizacyjnego na lata 2014–2015 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 model systemu zbierania i wykorzystania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego należało wypracować do końca roku 2014. Ponadto sprawdzono, czy podmioty te prowadziły działania w celu utworzenia centralnej bazy informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy podejmowały współpracę z innymi podmiotami w celu utworzenia systemu, czy inicjowały działania legislacyjne w obszarze utworzenia systemu zbierającego dane o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

W ówczesnym MSW sprawdzono, czy minister właściwy do spraw wewnętrznych inicjował bądź uczestniczył w pracach nad utworzeniem systemu gromadzenia i wykorzystywania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego, a także skontrolowano jakość oraz kompletność danych zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

W KGP kontroli poddano kompletność i rzetelność danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego gromadzonych przez Policję. W trakcie kontroli zebrano w trybie art. 29 informacje dotyczące gromadzenia i wykorzystania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego m.in. od 91 zarządców dróg oraz organów zarządzających ruchem, tj. marszałków, starostów, prezydentów miast, burmistrzów, wójtów oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a także od Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego – Państwowego Zakładu Higieny, Ministerstwa Zdrowia, Instytutu Transportu Samochodowego i Narodowego Funduszu Zdrowia.

Celem głównym kontroli była ocena działań służących do budowy na poziomie krajowym jednolitego, spójnego i kompleksowego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Celem szczególnym kontroli było uzyskanie odpowiedzi na pytania, czy działania służące do budowy systemu były właściwie prowadzone oraz czy informacje uzyskane z istniejących w Polsce zbiorów danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego są spójne, kompletne i wiarygodne. Czynności kontrolne prowadzone były od 7 września do 26 listopada 2015 r., czyli informacja nasza jest praktycznie historyczna. Kontrola obejmowała okres od 1 stycznia 2014 r. do 10 listopada 2015 r. W trakcie kontroli pojawiła się konieczność analizy dokumentacji wytworzonej przed 1 stycznia 2014 r., związanej z działaniami dotyczącymi utworzenia systemu gromadzenia danych na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W Polsce nie funkcjonuje jednolity i kompleksowy system umożliwiający gromadzenie oraz wykorzystywanie danych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Funkcjonujące lokalnie i regionalnie systemy zbierania i wykorzystywania danych nie tworzą spójnej całości pozwalającej na zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie krajowym. Zarówno MIiR, jak i KRBRD nie podejmowały skutecznych działań w celu integracji tych systemów oraz pełnego wykorzystania istniejących baz danych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Panie przewodniczący, żeby się nie powtarzać, mamy prezentację i w tym momencie oddałbym głos panu dyrektorowi.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Proszę bardzo.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Z tym że dopowiem jeszcze jedno zdanie. Niedawno przeprowadziliśmy kontrolę, nie tak dawno składaliśmy informację w Sejmie dotyczącą badań technicznych pojazdów, które uczestniczą w ruchu drogowym. Szanowni państwo, na podstawie informacji, danych, jakie otrzymaliśmy od poszczególnych instytucji, nie byliśmy w stanie stwierdzić, jaki

wpływ na wypadki na drogach miał stan techniczny pojazdów. Zupełnie brakuje tych informacji.

Panie dyrektorze, bardzo proszę, za zgodą pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Państwo włączyliście urządzenie do prezentacji?

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Marek Bieńkowski:

Tak, ale niestety nie funkcjonuje tak jak powinno. Ale jeśli pan przewodniczący pozwoli, to w sposób syntetyczny przedstawię ustalenia naszej kontroli. Bardzo chciałbym, żeby w 100% sprawdziło się to, o czym mówił pan prezes, że wyniki naszej kontroli mają charakter historyczny, natomiast jak państwo sami się przekonają, w wielu aspektach niestety nadal wiele jest jeszcze do zrobienia.

NIK negatywnie oceniła działania ówczesnego ministra właściwego do spraw infrastruktury oraz KRBRD, zmierzające do przygotowania na poziomie krajowym, co bardzo mocno podkreślam, jednolitego, spójnego i kompleksowego systemu umożliwiającego gromadzenie danych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym poprzez integrację istniejących lokalnych i regionalnych systemów. Jak powiedziałem, NIK negatywnie oceniła działania ówczesnego ministra właściwego do spraw infrastruktury. Z naszej ustaleń, popartych zebranymi materiałami dowodowymi w aktach kontroli, jednoznacznie wynika, że pomimo iż działały systemy o charakterze lokalnym i regionalnym, to ponad wszelką wątpliwość nie mieliśmy i wszystko na to wskazuje, że nadal nie mamy, ogólnopolskiego, spójnego, wewnętrznie logicznego systemu budowanego na podstawie tych samych standardów i tych samych pojęć, który dawałby nam wiedzę na temat stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ujęciu ogólnopolskim. To jest uzasadnienie najbardziej ostrej oceny konstytucyjnego organu kontroli, jakim jest NIK, czyli oceny negatywnej.

Dlaczego uważaliśmy, że w latach 2014–2015 działania zarówno ministra, jak i podległych mu instytucji były dalece niewystarczające? Proszę państwa, zarówno minister, jak i krajowa rada, której pan minister jest przewodniczącym, dysponowała już od początku 2014 r. opracowaniami zawierającymi założenia do koncepcji systemu informacji o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. To było na papierze, trzeba było tylko to przeanalizować i dokonać oceny, ale takiej oceny nie dokonano. Nie podjęto również wystarczających działań, aby przedstawione założenia uszczegółowić. Nie przeprowadzono nawet rzetelnej analizy dotyczącej zmian legislacyjnych koniecznych do stworzenia nowego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych. Nie wiem, czy państwo wiecie, że np. dane meteorologiczne, które bez podstawy prawnej ktoś chciałby pozyskać z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, a które są istotne np. do odtworzenia stanu faktycznego, sytuacji na drodze, może uzyskać, ale w systemie płatnym. Nie zdefiniowano podmiotów uczestniczących w systemie ani ich kompetencji, nie określono również sposobu obiegu informacji pomiędzy poszczególnymi podmiotami – zarówno sposobu i zakresu dokonywania analiz zgromadzonych danych, jak również metod ich wykorzystywania. Mam nadzieję, że Wysoką Komisję przekonałem, iż brak tych elementów powoduje, że nie można było wtedy ocenić, że mamy chociażby zręby ogólnopolskiego, spójnego systemu. Zarówno ówczesny minister infrastruktury i rozwoju, jak i KRBRD… nie chcemy powiedzieć, że nic nie robiły, natomiast nie podejmowały wystarczających działań w celu stworzenia jednolitego systemu w skali państwa. Bardzo mocno podkreślam, bo nie chciałbym zostać źle zrozumiany, że nie kwestionujemy, iż funkcjonują systemy lokalne, natomiast żeby mieć możliwość skutecznego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, to ponad wszelką wątpliwość trzeba mieć wiedzę, żeby poddawać to profesjonalnej analizie o zasięgu ogólnopolskim. Ponadto nie określono, jaką rolę w przyszłym systemie gromadzenia i wykorzystywania informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie odgrywało Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. To jest instytucja z wieloletnim doświadczeniem, aspirująca do roli, która mogłaby być bardzo interesująca w tym systemie. Instytut Transportu Samochodowego, istniejący do dzisiaj, będący jednostką podległą ministrowi infrastruktury i budownictwa, od ładnych paru lat

realizuje projekt finansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pod nazwą Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. To jest elektroniczna baza danych zawierająca informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, zasilana przez System Ewidencji Wypadków i Kolizji. Celem projektu jest monitorowanie sytuacji na polskich drogach, czyli pewne elementy tego koniecznego systemu już mamy, natomiast nie było decyzji strategicznych, które dawałyby podstawy do określenia podmiotu wiodącego. Nie określono, jaką rolę w przyszłym systemie ma to istniejące obserwatorium odgrywać.

NIK zwraca uwagę, że zgodnie z założeniami wynikającymi z postanowień Programu Realizacyjnego w latach 2014–2015 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 wypracowanie modelu systemu miało nastąpić do końca 2014 r. W związku z tym mamy tu do czynienia z paroletnią zwłoką w decyzji kierunkowej, podstawowej. Jak mówiłem wcześniej, bardzo pozytywnie oceniamy, że w Polsce na szczęście istnieją lokalne i regionalne systemy zbierania i wykorzystania danych. Bardzo interesujący system ma np. GDDKiA, takie systemy ma zdecydowana większość samorządów województw, jak również miasta na prawach powiatu oraz same powiaty. Natomiast z przykrością stwierdzamy, że sporadycznie tylko zdarzają się sytuacje, aby takie systemy wykorzystywane były na poziomie decydującym czy na poziomie lokalnym przez prezydentów miast czy wójtów poszczególnych gmin. Natomiast na czym polega problem? Problem polega na tym, że funkcjonowanie tych rozproszonych, niespójnych systemów sprawia, że różnią się one rzeczami podstawowymi, czyli zakresem gromadzonych danych, częstotliwością ich zbierania, zakresem dokonywanych analiz, definicjami poszczególnych pojęć. Wszystko to powoduje, że bez ujednolicenia tych elementów nie można mówić o tym, że budujemy ogólnopolski, spójny system bezpieczeństwa ruchu drogowego, który mógłby być wykorzystany przede wszystkim przez Policję, ale też przez wiele innych podmiotów.

To jest ciekawy wątek, proszę państwa, który jest wart głębszej analizy i rozważenia. Otóż w Polsce nie funkcjonuje zintegrowana baza danych, która umożliwiałaby rzetelne określenie liczby oraz kosztów świadczeń medycznych udzielonych w związku z wypadkiem drogowym. Po prostu w Polsce nie możemy szkiełkiem i okiem sprawdzić, ile kosztuje nas realnie wszystko to, co wiąże się z bezpośrednimi kosztami wypadku drogowego. I tutaj mam uzasadnienie tej sytuacji. Zarówno minister zdrowia, jak i Narodowy Fundusz Zdrowia nie zbierają takich danych. Takie dane zbiera Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego – Państwowy Zakład Higieny, ale one są dalece niekompletne, dlatego że uwzględniają jedynie te koszty, które są związane z hospitalizacją. W tym systemie nie ma kosztów udzielania pomocy doraźnej, jak również wielu innych elementów. A w ogóle nawet pomimo takiego obowiązku szpitale nie przekazują w wielu przypadkach danych koniecznych do zasilania tej bazy danych.

Pomimo działań podejmowanych przez ówczesnych komendantów głównych Policji w dalszym ciągu występują problemy z rzetelnością i kompletnością danych zarejestrowanych w SEWiK. Aczkolwiek trzeba powiedzieć, że nastąpiła na szczęście jakościowo 100-procentowa poprawa. Jeśli chodzi o wypadki drogowe, to biorąc pod uwagę kontrolę, którą przeprowadzaliśmy parę lat temu, państwo na tej sali nie mogliście wyjść z podziwu, że np. SEWiK parę lat temu wykazywał największą aktywność, jeśli chodzi o niebezpieczeństwo ruchu drogowego w Warszawie, w nurcie rzeki Wisły. Brało się to stąd, że współrzędne GPS były wprowadzane w sposób dalece niedokładny, do tego stopnia niedokładny, że wykazywaliśmy w tych naszych systemach np. wypadkowość na Półwyspie Synaj. Teraz na szczęście, jeśli chodzi o wypadki drogowe, to ten system jest praktycznie niemal w 100% wiarygodny, ale to dzięki działaniom koleżanek i kolegów z Policji. Trochę gorzej jest ze zdarzeniami drogowymi innymi aniżeli wypadek, ale to się wiąże z tym, że po prostu wiele lat temu sporządzony system był wysoce niewystarczający, jeżeli chodzi o kompatybilność funkcjonowania z innymi systemami, ze sposobem wprowadzania danych. Aczkolwiek obiektywnie trzeba powiedzieć, że jest duża poprawa, jeżeli chodzi o jakość. Na potwierdzenie tego, co państwu mówię: dane dotyczące 41% zdarzeń drogowych były niekompletne, natomiast w odniesieniu do 99,5% wypadków drogowych, czyli niemal 100%, nie mieliśmy zastrzeżeń do wprowadzania tych danych.

Proszę państwa, o CEPiK to nie ma sensu za bardzo się rozwodzić, bo on jest na tyle wysoce niewystarczającym systemem… przede wszystkim na tę chwilę często nie ma w nim danych rzetelnych, tylko dane historyczne. Nie jest na czas uzupełniany, stąd decyzja o budowaniu nowego systemu CEPiK i przesunięcie na przyszły rok terminu jego uruchomienia. Jeśli zostaną uruchomione wszystkie funkcjonalności tego nowego systemu, które są zakładane, to rzeczywiście ustalenia NIK i nasze wnioski w tym zakresie będą miały walor jedynie historyczny.

I króciutkie wnioski podsumowujące. Proszę państwa, ustalenia kontroli wskazują naszym zdaniem na konieczność bezzwłocznego podjęcia skoordynowanych działań kilku instytucji, żeby taki system stworzyć. Wszyscy się z nami zgadzają, że to jest po prostu praktyczne narzędzie do zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. I jest tu jaskółka, mianowicie dostaliśmy od ministra infrastruktury i od minister cyfryzacji w ubiegłym roku taką obiecującą odpowiedź, że będzie realizowany przez te dwa resorty wspólny projekt i jeśli uzyska on źródła finansowania, to jest w stanie stworzyć taki ogólnopolski system. Nie ukrywam, że w dającej się przewidzieć perspektywie będziemy chcieli się przyjrzeć, czy taki system powstaje, czy jest budowany, i za zgodą pana przewodniczącego i Wysokiej Komisji przedstawić najnowsze informacje i wnioski dotyczące budowy ogólnopolskiego, spójnego systemu zbierania danych koniecznych do analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, ciekawym materiałem uzupełniającym jest materiał dotyczący bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów, stąd prosiłbym, żebyśmy przed rozpoczęciem dyskusji mogli wysłuchać informacji na ten temat.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Tak jest, panie przewodniczący. Szanowni państwo, kontrola dotycząca realizacji przez Policję i straże miejskie oraz gminne zadań w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom została przeprowadzona z inicjatywy własnej NIK. Była to kontrola koordynowana, stanowiąca część szerszego projektu, którego elementami są przede wszystkim przeprowadzone przez NIK w 2015 r. kontrole w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach publicznych oraz kontrola funkcjonowania systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stanowiły one także kontynuację działań na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapoczątkowanych cyklem kontroli prowadzonych w roku 2013. Wyniki tych kontroli prezentowane były w 2014 r. jako tzw. megainformacja „Bezpieczeństwo ruchu drogowego". I właśnie to skłoniło NIK do bardziej szczegółowego przyjrzenia się problemowi bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Kontrolą objęto działania Policji, straży miejskich, a także gminnych w zakresie organizacji i nadzoru nad realizacją zadań prowadzonych w ramach zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza jego niechronionym uczestnikom. Celem głównym kontroli było sprawdzenie, czy działania podejmowane przez Policję i straże miejskie, gminne zapewniają bezpieczeństwo niechronionym uczestnikom ruchu drogowego.

Dokonano oceny następujących obszarów: działań w zakresie identyfikacji i monitorowania lokalizacji najbardziej niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów; skuteczności działań Policji i straży miejskich, gminnych na rzecz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; współpracy służb z podmiotami zewnętrznymi w zakresie inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz monitorowanie działań. Badaniem objęto działania kontrolowanych podmiotów w latach 2014–2015, a czynności kontrolne prowadzone były od 13 stycznia do 15 lipca 2016 r. W kontroli uczestniczył Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz delegatury w Gdańsku, Katowicach, Olsztynie, Opolu i Warszawie. KGP oraz dziesięć terenowych jednostek organizacyjnych Policji, Komenda Stołeczna Policji oraz komendy miejskie i powiatowe Policji w tych sześciu wymienionych województwach były objęte kontrolą w zakresie kryteriów, tak jak już wcześniej mówiłem, legalności, gospodarności, celowości i rzetelności. Kontrola została przeprowadzona w czterech urzędach miejskich, gdzie straż miejska jest komórką organizacyjną urzędu, oraz sześciu strażach miejskich. Kryteria,

jakie były brane pod uwagę – i tu, szanowni państwo, jedno kryterium odpada – to legalność, gospodarność i rzetelność, natomiast kryterium celowości to już jest kompetencja samorządu. Jednostki do kontroli zostały dobrane w sposób celowy, przy czym jednostki Policji i straży miejskich zostały dobrane tak, aby zakres terytorialny i ich właściwości się pokrywały. Bezpośrednie badania kontrolne w jednostkach uzupełnione zostały badaniami ankietowymi blisko 500 funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego. Pytania ankietowe dotyczyły praktycznych aspektów pełnienia służby na drogach oraz opinii na temat uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Szanowni państwo, piesi i rowerzyści należą do najbardziej narażonych na odniesienie obrażeń uczestników ruchu drogowego. W Polsce ich sytuacja jest zła, gdyż nasz kraj należy do grupy państw bardzo wysokiego ryzyka dla niechronionych uczestników ruchu drogowego. W Unii Europejskiej stanowią oni przeciętnie 28% wszystkich ofiar śmiertelnych, podczas gdy w Polsce ta liczba jest wyższa o 14 punktów procentowych, czyli wynosi 42%. Z danych statystycznych Policji za 2016 r., a więc już po okresie objętym kontrolą, wynika, że odnotowano poprawę stanu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, liczonego liczbą ofiar wypadków drogowych, zabitych i rannych w tej grupie uczestników ruchu drogowego.

Panie przewodniczący, nie chcę się powtarzać, bo ci, którzy prowadzili kontrolę, najlepiej to objaśnią, bardziej dosadnie, dlatego bardzo proszę o udzielenie głosu panu dyrektorowi.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu NIK Marek Bieńkowski:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, zanim przedstawię wyniki tej kontroli, to chciałbym na początku powiedzieć, że NIK zarówno w przypadku gromadzenia danych, jak i w przypadku aktywności Policji i straży miejskich odnoszącej się do bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów – i tu bardzo chciałbym być dobrze zrozumiany – naprawdę docenia ogromny wysiłek, jaki zarówno policjanci, jak i funkcjonariusze straży miejskich wkładają w to, żeby poprawić ten stan bezpieczeństwa. W związku z tym to nie jest tak, że w czambuł krytykujemy te działania, natomiast wyniki kontroli i nasze wnioski pokontrolne, jak państwo wiecie, nie są obligatoryjne do tego, żeby je wdrażać w życie. Lekarz wypisuje receptę, wcześniej stawia diagnozę, a od pacjenta zależy, czy wykupi lekarstwo i czy to lekarstwo będzie zgodnie z zaleceniami zażywał. Dlatego też nie chciałbym, żeby moja wypowiedź była odebrana jako jakiś negatywny snop światła rzucony na aktywność Policji, bo ona naprawdę jest duża. Proszę pamiętać – muszę to powiedzieć – że jeszcze za tzw. moich czasów naszym marzeniem było, żeby zejść do poziomu poniżej 5 tys. zabitych na polskich drogach. Nie udało się nam tego zrobić, skończyliśmy na 5240, a teraz mamy o ponad 2 tys. mniej, więc to jest ogromny postęp. Natomiast w perspektywie innych krajów UE i w perspektywie bardzo ambitnych planów, jakie sobie Polska założyła, rzeczywiście jeszcze długa droga jest przed nami. Wyniki kontroli pokazują, co zdaniem NIK należałoby jeszcze poprawić, żeby ta efektywność była większa. I tutaj chciałbym powiedzieć, żebyście zwrócili państwo uwagę na pewne tendencje, jakie się rysują w przypadku danych dotyczących ofiar śmiertelnych, zarówno rowerzystów, jak i pieszych. One nie podlegają takim ogromnym spadkom jak w przypadku większości innych uczestników ruchu drogowego, w związku z tym uzasadnienie naszej kontroli było dosyć oczywiste. Zgadzamy się tutaj wszyscy, jak siedzimy na tej sali, że każdy wypadek drogowy to jest ten o jeden za dużo, w związku z tym oczywista konstatacja.

Proszę państwa, w naszej ocenie działania, które podejmowała Policja i straże – jeszcze raz podkreślam ogrom pracy – nie były jednak wystarczające w stosunku do faktycznego poziomu zagrożenia tej grupy uczestników ruchu drogowego. Naszym zdaniem kierunek prowadzonych działań w dosyć ograniczonym stopniu wpływał na poprawę poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i naszymi ustaleniami postaram się Wysoką Komisję o tym przekonać. Jesteśmy jednak otwarci na polemikę

ze strony kolegów z Policji, bo w trakcie kontroli i po jej zakończeniu nie we wszystkim się z nami zgadzali i uznajemy ich odrębne zdanie.

Proszę państwa, dostrzegamy taką grupę działań, które naszym zdaniem są decydujące, jeśli chodzi o to, czy dążymy do maksymalnej efektywności działań przede wszystkim Policji, ale i straży w pewnym zakresie, w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Pierwsza kwestia jest oczywista, mianowicie czy dokonujemy właściwego rozpoznania zagrożeń. W świetle tego rozpoznania zagrożeń, oby jak najbardziej profesjonalnego, czy sensownie planujemy i realizujemy zadania – to powinno być sprzężenie zwrotne. I trzecia rzecz – na ile realna jest współpraca pomiędzy służbami, instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to króciutko do tych trzech, czterech aspektów się odniosę.

Oczywiste jest to, że właściwa identyfikacja zagrożeń powinna być podstawą planowania i realizacji zadań. Komendant główny Policji wdrożył w odniesieniu do pieszych działania polegające na diagnozie zagrożeń bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym, natomiast naszym zdaniem ich realizacja nie gwarantowała do końca prawidłowej identyfikacji zagrożeń. Powiem wprost, pan komendant główny opracował dokument i wysłał go do wszystkich garnizonów z poleceniem: realizować. My zapytaliśmy komendanta głównego, czy miał informację zwrotną, która potwierdzałaby, że jego intencja wyrażona w tym dokumencie została przynajmniej na jakimś akceptowalnym przez niego poziomie zrealizowana. I teraz pierwszy z brzegu przykład. Komendant główny Policji poprosił o zidentyfikowanie miejsc niebezpiecznych. Oczywista rzecz, natomiast garnizony bardzo różnie do tego podeszły, do tego stopnia, że komendant stołeczny Policji jako miejsce niebezpieczne wskazał, jak tutaj widać, 12-kilometrowe Aleje Jerozolimskie. Z kolei inny szef garnizonu bardzo konkretnie określił, jakie miejsca jego zdaniem realnie są niebezpieczne. Oczywiście powinno to być poddane permanentnej analizie, ale przyznacie państwo rację, że tego rodzaju informacja jest nie do przecenienia, jeśli chodzi o bieżące planowanie służby i rozliczanie ze sposobu pełnienia tej służby.

Druga rzecz. Ocena realizacji opierała się jedynie na zwykłych danych statystycznych. To jest odwieczny problem, natomiast my namawiamy Policję i prosimy o akceptację nadzorujących ministrów, żeby Policja zechciała otworzyć się na współpracę z instytucjami zewnętrznymi, zwłaszcza ze światem naukowym. Nie muszę państwa przekonywać, że liczba zależności dotyczących realnie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest duża. Wobec tego nie chcielibyśmy mieć takiej sytuacji, iż Policja, wtedy, kiedy spada liczba wypadków, zwłaszcza śmiertelnych, mówi, że to jest jej sukces, natomiast kiedy wzrasta albo utrzymuje się na podobnym poziomie, to zostaje na placu boju sama. Problem polega na tym, że wiele instytucji powinno poczuć się współodpowiedzialnymi za to, ażeby szkiełkiem i okiem stwierdzić, czy podejmowane działania są efektywne i czy mierniki oceny efektywności są zobiektywizowane, przed czym wiele instytucji się broni. A do tego potrzebne jest włączenie świata nauki. Nie chcę tutaj uprawiać pseudoreklamy, ale mamy przecież politechniki gdańską, krakowską, warszawską, z których dorobku NIK korzysta. To są ośrodki naukowe, gdzie problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego jest na bardzo wysokim poziomie. Proszę państwa, proszę zwrócić uwagę, jak bardzo różnie można do takiego ogólnego zapisu w dokumencie komendanta głównego Policji podejść. Chodzi o dane na samym końcu tej części publikacji. Otóż proszę zwrócić uwagę, że komendant stołeczny Policji po przeczytaniu tego samego dokumentu komendanta głównego Policji wytypował w trzecim kwartale 2015 r. 357 miejsc niebezpiecznych. Widząc oczywiście różnicę między garnizonami, w garnizonie łódzkim mamy takich miejsc 28. Zasygnalizowaliśmy komendantowi głównemu, że te rozbieżności powinny zwrócić jego uwagę, bo te dokumenty są czytane inaczej. Zatem kto czyta je dobrze, jaka jest efektywność wykorzystania zaleceń komendanta wynikających z wprowadzonych rozwiązań? Innymi słowy, sama analiza o charakterze statystycznym to naszym zdaniem stanowczo za mało.

W przypadku straży, ze względu na zadania straży miejskich, ta analiza była stosunkowo okrojona w stosunku do zadań Policji, na bardzo ogólnym poziomie. Druga rzecz to planowanie i realizacja zadań. Naszym zdaniem realizacja zadań powinna być ewidentnie monitorowana i analizowana na bieżąco i dopiero taka bieżąca analiza

powinna być podstawą do modyfikacji przyjętych założeń. Komendant główny Policji określił działania Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych, ale nie określił ich w odniesieniu do rowerzystów. Natomiast w przypadku straży to się właściwie sprowadzało do bieżącej analizy działań. Tutaj mamy schemat, na podstawie którego naszym zdaniem powinny być realizowane zadania. Ewidentnie namawiamy do zdecydowanie głębszej analizy, zakładającej również aktywność podejmowanych podmiotów. Wskazujemy na wpływ infrastruktury drogowej, o czym mówił pan minister Zieliński. Nie chodzi tylko o budowę nowych dróg, ale też o zmiany organizacji ruchu, dostosowanie go do bieżącej sytuacji. Trzeba to na bieżąco analizować. Koledzy z Policji się uśmiechają, bo cóż z tego, że oni to zgłaszają, kiedy nie mają instrumentu, który by spowodował, że ich słuszne wnioski byłyby uwzględniane. Ale na tym polega właśnie analiza i bezpośredni nadzór oraz interwencja w sytuacji, kiedy ta współpraca szwankuje.

Proszę państwa, komendant główny Policji określił oczekiwane kierunki działań Policji w obszarze bezpieczeństwa pieszych. Określił także mierniki, które były wielokrotnie przekraczane, natomiast realnie, wprost nie wpłynęły na poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. To jest taki przykładowy miernik – proszę zwrócić uwagę, w jak istotny sposób został on przekroczony. Zaplanowano uzyskanie 5-procentowego wskaźnika udziału ujawnionych wykroczeń popełnionych przez kierujących wobec pieszych. On został wielokrotnie przekroczony, natomiast istotnej poprawy bezpieczeństwa tej kategorii uczestników ruchu drogowego nie zanotowano. Policja trochę się z nami kłóci w tej sprawie i choć dalecy jesteśmy od tego, żeby wywoływać antagonizmy, to jednak stwierdzamy, że policjanci są o wiele bardziej rygorystyczni w stosunku do pieszych, będących znacznie rzadziej sprawcami wypadków drogowych, aniżeli wobec zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego. I to jest temat do przemyśleń.

Jak powiedział pan minister Zieliński, ewidentnie pozytywny wpływ ma zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego. Kłócimy się z panem komendantem głównym od wielu, wielu lat i nie zmieniamy zdania w tej sprawie, panie ministrze, mimo że wiemy o problemach związanych ze szkoleniem i doskonaleniem zawodowym. Dotyczy to policjantów polskiej drogówki, których jest blisko 10 tys., natomiast procent policjantów polskiej Policji drogowej, którzy są profesjonalnie przeszkoleni w udzielaniu pierwszej pomocy, jest stanowczo za mały. Pierwsza nasza kontrola wykazała, że to było tylko 4%. Wystarczy porównać to do koleżanek i kolegów z Państwowej Straży Pożarnej. My wiemy, że są podejmowane działania i wysiłki, natomiast nie zgadzamy się z tym, że w ramach szkolenia podstawowego policjant nabywa wiedzę o udzielaniu pierwszej pomocy, bo nie o taki zakres wiedzy nam chodzi. Nam chodzi o zakres specjalistyczny. A często się zdarza, że policjanci są pierwsi na miejscu zdarzenia drogowego i o wiele pewniej czułbym się jako użytkownik polskich dróg, gdybym wiedział, że nie kilka czy kilkanaście, ale kilkadziesiąt procent polskiej drogówki to są policjanci profesjonalnie przeszkoleni w zakresie udzielania fachowej pierwszej pomocy.

Natomiast nie do przecenienia jest, proszę państwa, aktywność Policji dotycząca objęcia problematyki bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów działaniami o charakterze profilaktycznym, którą oceniamy na szóstkę z plusem. Mamy znakomite programy skierowane do tych najbardziej zagrożonych, niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli do dzieci i do osób w starszym wieku. Natomiast o co prosimy pana komendanta głównego oraz pana ministra i na co zwracają nam uwagę policjanci z tzw. pierwszej linii? Otóż chodzi o to, że realizacja tych programów nie może być uzależniona od tego, czy Policja pozyska środki na realizację tych programów ze źródeł zewnętrznych. Naszym zdaniem powinny być na to wyznaczone pieniądze w budżecie Policji, bo o zbyt poważną sprawę tu chodzi. Biorąc pod uwagę to, że jesteśmy w Europie krajem wiodącym w tym zakresie, warto wyasygnować na stałe takie pieniądze w budżecie Policji, które dawałyby gwarancję, że określony zakres programów profilaktycznych na 100% będzie zrealizowany. Oczywiście potem należy też rozliczyć Policję z realizacji tych programów.

O współpracy już trochę mówiłem. Ona jest konieczna, tylko chodzi nam, proszę państwa, o realną, a nie deklaratywną współpracę z innymi podmiotami w zakresie tego, co się wiąże z infrastrukturą, z nadzorem, z ratownictwem drogowym, z profilaktyką. Tak jak pan prezes wspominał, około 500 policjantów polskiej drogówki, czyli spora

grupa, wypełniło ankiety. One były anonimowe, ale naszym zdaniem zostały wypełnione rzetelnie. To jest oczywiście materiał pomocniczy. Nie stanowią one jedynego źródła ustaleń, tylko pewne tło, ale rzuca nam się w oczy np. to, że tylko co czwarty policjant potwierdził, że przez ostatnie 3 miesiące realnie współpracował ze strażą miejską w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście. Tak że nie przekonują nas porozumienia, nie przekonują nas meldunki, bo rzeczywistość czasami skrzeczy i nad tym też warto się pochylić. Jeszcze raz namawiam do współpracy, także w zakresie pozyskiwania ekspertyz naukowych, które niewątpliwie wsparłyby polską Policję.

Króciutko powiem jeszcze o Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji. Jak już wcześniej powiedziałem, to jest bardzo, bardzo niedoskonały system, natomiast stwierdziliśmy pewną nieprawidłowość i poprosiliśmy komendanta głównego, żeby poddał ją analizie, bo ona jest dosyć wymowna. Otóż w 19 na 20 zbadanych przypadków stwierdziliśmy, że w dokumentacji SEWiK dane zdarzenie drogowe zostało zakwalifikowane jako wypadek lekki, natomiast na podstawie ogólnych danych, jakie uzyskaliśmy w trakcie kontroli, można było przypuszczać, że wypadek miał charakter ciężki. Żeby rozstrzygnąć ten problem, zgodnie z ustawą o NIK powołaliśmy biegłych, tj. lekarzy orzeczników, praktyków, którzy biorą udział na bieżąco w udzielaniu pomocy na drodze, i rzeczywiście oni potwierdzili, że istnieje tu dychotomia. Od razu mówię, że nie bierze się to stąd, że Policja chce ukryć w celach procesowych inną kategorię. Natomiast istnieje tu niedoskonałość organizacyjna polegająca na tym, że pierwotnie sądzono na miejscu zdarzenia, że jest to wypadek lekki, pion dochodzeniowo-śledczy nie współpracuje z tą panią – zazwyczaj pracownikiem cywilnym – która zasila SEWiK, w związku z tym ona się opiera jedynie na tych danych historycznych. Ma to jednak daleko idące konsekwencje, dlatego że jeśli komendant główny twierdzi, i przekonuje o tym pana ministra, że SEWiK jest podstawowym źródłem planowania służby, to istotne w tym momencie jest to, co ten system wykazuje, tzn. czy w danym miejscu zdarzył się wypadek lekki czy ciężki. Prosimy po prostu o pełną analizę. Wiem, że koledzy z Policji pracują nad SEWiK, ale warto ten aspekt wziąć pod uwagę. Proponuję, żeby się już nad SEWiK nie pastwić, bo umówmy się, że jest to system niedoskonały.

Wnioski są dosyć oczywiste. Po pierwsze, określenie w przypadku Policji na poziomie krajowym metodyki typowania miejsc szczególnie niebezpiecznych. Wiem, że po naszym wystąpieniu pokontrolnym koleżanki i koledzy z KGP zaprosili profesorów, którzy zaczęli polemizować z naszymi ustaleniami, ale to jest kwestia tego, jak się profesorowi postawi pytanie. Otóż my, proszę państwa, nie namawiamy was, żebyście z pozycji Warszawy mówili, czy w Kielcach dobrze ustawili patrole. My natomiast chcemy, żeby komendant główny Policji rozliczył przykładowo Kielce z tego, czy metodyka, na podstawie której jest dokonywana analiza, i sposób planowania służby są efektywne. Efektywne nie na zasadzie takiej, że przesłane zostaną komendantowi dane statystyczne, tylko to, co z tych danych statystycznych realnie wynika. Pan prezes daje mi już sygnał, żebym skracał. Zatem proszę państwa, komendant główny Policji przyjął wnioski do realizacji. One wprost wynikają z ustaleń naszej kontroli. Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie nieustannym przedmiotem naszych badań, o czym będziemy na bieżąco informować Wysoką Komisję. Dość powiedzieć, że za parę miesięcy będziemy mieli okazję przedstawić Wysokiej Komisji wyniki kontroli, która praktycznie się skończyła, a która dotyczy aktywności Policji i innych służb w przypadku zdarzeń drogowych na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Bardzo serdecznie dziękuję za uwagę.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, małe sprostowanie. My się nie kłócimy z Policją, tylko konstruktywnie dyskutujemy.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo za ten wnikliwy materiał. Najciekawsze są te materiały NIK, z których wynika negatywny wniosek, tzn. jest podana poważniejsza uwaga NIK. Jak się okazuje, w roku 2014, 2015 nie mieliśmy spójnego ogólnopolskiego systemu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z przedstawionych informacji wynika też, że szwankowała również informacja i zbieranie danych, które oczywiście powinny być absolutnym

punktem wyjścia, fundamentem do tego, żeby taki system stworzyć. Proszę państwa, otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Brakuje mi w tej informacji odniesienia się do rzeczywistych kosztów wypadków drogowych. Przeglądam w tej chwili dane internetowe i okazuje się, że w 2013 r. koszty wszystkich wypadków drogowych w Polsce, czyli wypadki śmiertelne, renty, rehabilitacje, leczenie itd., itd., to jest, proszę państwa, prawie 50 mld zł. Trudno w to uwierzyć, że aż 50 mld zł kosztują nas rocznie wypadki drogowe. Czy to jest prawda? Czy takie są fakty i czy to rzeczywiście tyle nas kosztuje? Jak wyglądamy w tej chwili na tle innych krajów europejskich, jeśli chodzi o wypadkowość i koszty z tym związane? Jeżeli rzeczywiście byłoby tak, że renty, emerytury, leczenie itd. kosztują 50 mld zł, to wygląda na to, że to jest około 1/3 PKB. Czy mamy jakieś dokładniejsze informacje w tym zakresie? Moim zdaniem takie docelowe założenie – mówię o swojej Komisji Infrastruktury – że idziemy w stronę absolutnej minimalizacji wypadków i kosztów, jest jak najbardziej dobre, tylko co powinniśmy w tej sprawie zrobić? Proszę państwa, z tego, co usłyszałem na innym posiedzeniu Komisji, wynika, że są kraje w UE, gdzie w 2015, 2016 r. ani jedno dziecko nie zginęło na drodze. Pokazujmy takie przypadki, pokazujmy takie przykłady, biorąc pod uwagę stronę kosztową i wszystkie te rozwiązania. Dzieje się dobrze, moim zdaniem jest coraz lepiej, ale pokazujmy też te dobre przykłady, że np. w Skandynawii w 2015 r. ani jedno dziecko nie zginęło na drodze. Trzeba to pokazywać. Różnego rodzaju dobre akcje informacyjne, edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa są naprawdę ważne, naprawdę nośne. Wszystkie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mają do tego instrumenty. Trzeba to powtarzać, dawać dzieciom odblaski, trzeba uczyć babcie, dziadków, a nawet proboszczów, żeby po prostu ostrzegali, że na drodze może nas spotkać niespodzianka, nieszczęście. To można zrobić, na to są środki, tylko moim zdaniem jest tego trochę za mało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. W zastępstwie pana przewodniczącego poprowadzę dalszą część posiedzenia Komisji. Bardzo proszę, pani prof. Józefa Hrynkiewicz.

Poseł Józefa Hrynkiewicz (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, materiał, który otrzymaliśmy z NIK, jest smutny. Ale bardzo też niepokoi materiał przygotowany przez MSWiA. Przypuszczam, że jeśli nie ma spójnego systemu gromadzenia i analizowania informacji, to po prostu nie możemy otrzymać lepszych materiałów. Te materiały są zbierane, przepraszam za wyrażenie, byle jak, każdy robi to tak, jak umie, i dlatego to nie stanowi całości. Stąd też nie dziwmy się, że w tabeli 17 na stronie 7 po prostu znaczna część wypadków, bo aż 1/3, ma przyczyny nieustalone albo pozostałe przyczyny. Co to znaczy „przyczyny nieustalone", proszę państwa? Muszę powiedzieć, że to pokazuje, że po prostu nie jesteśmy w stanie ustalić przyczyn wypadków, w tym również tych śmiertelnych. Muszę powiedzieć, że to jest nadzwyczajne. Jeśli tych danych się nie zbiera, jeśli zbiera się je byle jak, niestarannie, jeśli się ich systematycznie nie analizuje, to nie można opracować systemu. Wtedy każdy może sam sobie wypracować taki system, tak jak są takie głupie audycje w telewizji, jak kobiety pieką torty, przypadkiem to widziałam, więc każdy mądry sam sobie taki system zrobi. Ale przecież to nie o to chodzi. Muszę powiedzieć, że przy takim natężeniu ruchu, z jakim mamy do czynienia w Polsce, przy tak złym stanie zabezpieczenia dróg, przy tak złej informacji, przy tak złym kształceniu kierowców i tak złej profilaktyce oraz nauczaniu, jak korzystać z dróg i jak się zachowywać, ten wzrost liczby wypadków ciężkich, wypadków śmiertelnych jest i tak zadziwiająco niski.

Moje pytanie do pana ministra jest następujące: czy ktoś nad takim spójnym systemem pracuje? Zdaje się, że jest też pan minister Biernacki. Może ktoś kiedyś zaczął pracować? Czy jest jakiś zespół, który siedzi nad tym i zastanawia się, jak taki system opracować, żeby on był spójny, żeby zawierał wszystkie dane? Jeśli tego nie będzie, to możemy sobie powiedzieć, że przy obecnym natężeniu ruchu, przy niefrasobliwości tych, którzy budują drogi, nie troszcząc się o to, żeby dobrze oznaczać miejsca niebezpieczne, przy złej kontroli oznaczeń dróg – pełno tego jest w Warszawie – możemy się

spodziewać wzrostu liczby wypadków. I od tego nie możemy się oderwać. Kiedyś, dosyć dawno, bo na początku tego wieku – wtedy rządziło, zdaje się, SLD – udało mi się przeprowadzić badania dotyczące skutków wypadków drogowych dla osób ciężko poszkodowanych. Oczywiście ja nigdy nie dostawałam pieniędzy na żadne badania, ponieważ nikt nie był zainteresowany ujawnieniem rzeczywistego stanu. Wtedy pokazaliśmy, że jeżeli nie będzie podmiotu finansowo odpowiedzialnego za skutki wypadków, to te skutki wypadków będą bardzo rozległe. A koszty, o których mówił pan poseł Rzońca, są tak wysokie, panie pośle, a może nawet wyższe, bo nie wszystko liczymy. Nie liczymy strat, które powstają w związku z tym, że człowiek, który uległ wypadkowi, zamiast pracować, pobiera rentę albo jego rodzina pobiera rentę. Udało się wtedy dzięki posłance z Łodzi – przepraszam, ale nie pamiętam jej nazwiska – która zrozumiała, o co chodzi, obciążyć ubezpieczycieli komunikacyjnych kosztami leczenia i rehabilitacji, a także wypłaty rent dla ofiar wypadków. Ale jak tylko zmieniła się władza, to się okazało, że to było po prostu straszne. Oczywiście ubezpiecza się samochód, to jest jasne, bo samochód to jest wielka wartość, a taki człowiek, który zginął w wypadku albo został okaleczony, to jest za przeproszeniem śmieć, który znalazł się na drodze. I ciągle mamy takie właśnie podejście. Gdyby wartość ludzkiego życia i ludzkiego zdrowia była oceniana, wyceniana inaczej, to po prostu zmusilibyśmy którykolwiek podmiot, przede wszystkim ubezpieczycieli, do opłacania wszystkich kosztów związanych z wypadkami. Zginęłyby wtedy takie skrzyżowania, przy którym ja mieszkam i na którym codziennie są wypadki. To jest skrzyżowanie znajdujące się bardzo blisko KGP, róg Niepodległości i Woronicza, od początku źle zbudowane, ale przecież nikomu to nie przeszkadza, bo nikogo z nas nie boli, zanim nie zginiemy sami, a jak zginiemy, to też nas nie boli. To są bardzo trudne sprawy i oczekuję od mojego rządu, a także od Policji przedstawienia poważnego programu w tym zakresie.

Nie możemy, panie ministrze, zachwycać się, że w pierwszym kwartale było mniej wypadków niż w zeszłym roku. Zobaczymy, jak będzie na koniec roku, okaże się za kilka lat, jak to się układa. Zobaczymy, jaki jest program, i ja będę prosiła państwa o to, żeby taki program został przedstawiony. Nie wiem, ile czasu potrzebujecie na to, żeby zbudować spójny system gromadzenia i systematycznej analizy danych. To musi być zrobione, nie ma innego wyjścia. Muszę powiedzieć, że martwi mnie stan, o którym tutaj mówimy, martwią mnie kontrole przeprowadzone przez NIK i dziwię się, że nie ma tam oceny tego, co robi straż miejska. Straż miejska w ogóle nie powinna zajmować się bezpieczeństwem ruchu drogowego. To nie są ludzie przygotowani do tego, to powinna być domena działania Policji, która jest wyszkolona, która jest odpowiedzialna. Ale cóż z tego, jeśli widzimy, że do ruchu drogowego ma być skierowanych 10 tys. policjantów, z czego tylko połowa jest to tego przygotowana, ma wykształcenie, a tak naprawdę jest kierowanych tylko 7 tys. funkcjonariuszy. Takie dane chcę widzieć naprawdę po raz ostatni, nie może być więcej takich danych. Poproszę pana komendanta Policji o ocenę współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ze strażą miejską. Straż miejska w Warszawie jest po prostu szkodliwa pod każdym względem. Nie wiem, czy państwo kontrolujecie, gdzie i kiedy straż zawiesza tabliczki, że można parkować samochody np. tam, gdzie są budowy, gdzie jest ogromne natężenie ruchu. Wobec tego zostaje jeden pas przy bardzo natężonym ruchu i przy braku przejść, które są konieczne w pewnej części. Pytam, czy Policja to kontroluje? To się odbywa w pobliżu KGP i nawet tego nie widzicie, panowie. Bardzo mnie to martwi. Poproszę także pana prezesa NIK o ocenę działalności straży miejskich w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

I ostatnia sprawa, jeśli pan przewodniczący pozwoli. Mam pewne zobowiązania wobec rodziców dzieci zabitych na drogach w województwie podkarpackim. Mimo że minęło 1,5 roku naszej kadencji, zbliża się dwulecie, niestety nie uzyskałam od nikogo żadnej pomocy w bardzo ważnej sprawie. Otóż kiedy budowana jest droga krajowa, droga o dużym natężeniu ruchu, Policja pozwala na budowę takich dróg bez chodników, bez ciągów dla pieszych. Panie komendancie, proszę zwrócić uwagę Policji na Podkarpaciu, że do tego doprowadziła. Jest taka gmina Frysztak, gdzie po prostu masowo zabija się dzieci idące do szkoły. Droga jest nieoświetlona, bez ciągu pieszego. Dlaczego na to pozwalacie? Przecież Policja musi dopuścić drogę do ruchu, a jeżeli dopuszcza drogę niebezpieczną, szcze-

gólnie dla dzieci, dla ludzi starych, niepełnosprawnych, ogólnie dla pieszych, to nie jest to w porządku. A takich dróg jest dużo.

Ostatnia sprawa. Nie wiem, do kogo się zwrócić, czy do ministra infrastruktury, czy do Policji, czy do ministra spraw wewnętrznych i administracji. Ja korzystam z dróg, które nie powinny być masowo wykorzystywane przez bardzo ciężkie tiry. Ta droga jest wyremontowana – mówię o drodze do Łomży, od Ostrowi Mazowieckiej do Łomży, którą często jeżdżę z konieczności. Stała się ona po prostu drogą dla tirów, które nie przestrzegają przepisów. Jadą nią tiry łotewskie, estońskie, litewskie, rosyjskie, białoruskie. To jest droga lokalna, 677, jeżeli dobrze pamiętam. Ale takich dróg w Polsce jest bardzo dużo. Ponieważ trzeba płacić za autostrady, wobec tego łatwiej jeździć takimi drogami. Chcę powiedzieć, że jeździłam różnymi drogami i wiem, że nikt tego nie kontroluje, a to są kolejne niebezpieczeństwa. Słyszę w radiu, że to i tamto jest nieprawidłowe, ale moim zdaniem tak być nie może, taka rzecz w Niemczech się nie wydarzy i musicie państwo o tym wiedzieć.

Moja ostatnia prośba do pana komendanta o rejestr tych dróg, na których zginęły dzieci. Tak po prostu być nie może. To jest ostatnia sprawa, którą jako posłanka muszę załatwić. Dzieci nie mogą ginąć na drogach, szczególnie te, które wykonują obowiązek szkolny. Proszę o szczegółową kontrolę w tym zakresie, szczególnie w województwie podkarpackim, z którego jestem posłanką, ale dotyczy to całej Polski. Muszą być organizowane akcje w tym zakresie. Można do tego wykorzystać radio, które nie uchyla się od akcji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, bardzo chętnie je organizuje. A radio jest prawie w każdym samochodzie i jest słuchane przez kierowców, dlatego Policja musi taką akcję zorganizować. Proszę też o to, żebyście panowie przedstawili, jak wyglądają kwalifikacje osób kierowanych do ruchu drogowego. Z danych, które państwo dostarczyli, wynika, że ma być ich 10 tys., a jest 7 tys., w tym nieco ponad 4 tys. posiada kwalifikacje. To też jest bardzo ważne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W tej rundzie poproszę jeszcze pana posła Piotra Polaka i proponuję, żeby po trzech pytaniach udzielić głosu przedstawicielom rządu. Pani profesor poprosiła o dane dotyczące dzieci, które zginęły na drogach nieposiadających…

Poseł Józefa Hrynkiewicz (PiS):

Mówiłam o drogach, które zostały sprawdzone i dopuszczone do ruchu, a nie posiadają bezpiecznych ciągów dla pieszych. Oczywiście proszę o informację na piśmie, o wykaz takich dróg. Takie sytuacje w Polsce po prostu nie mogą się zdarzać, nie ma prawa powstać droga bez ciągu dla pieszych. Droga przebiega przez osiedle, przez wieś, przez miasteczko, a nie ma ciągu pieszego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zakres tej informacji powinien chyba zostać uzgodniony między przedstawicielami MSWiA, GDDKiA oraz MIiR. Dlatego prosiłbym obecnych przedstawicieli tych instytucji o odnotowanie tego pytania i o przygotowanie takiej informacji, bo mamy różne kategorie dróg, oprócz krajowych także wojewódzkie i powiatowe. Jako ostatni w tej rundzie pytań zabierze głos pan poseł Piotr Polak, a później oddam głos przedstawicielom rządu.

Poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo uczestniczący w posiedzeniu naszej Komisji, mam dwa pytania. Pierwsze odnosi się do sprawozdania tabelarycznego dotyczącego działań Policji. Chodzi mi o stronę 5, gdzie mamy dane dotyczące kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu. Policja wykonała olbrzymią pracę, bo prawie 18 mln kierowców zostało z ubiegłym roku przebadanych na zawartość alkoholu, z czego 115 tys., czyli prawie co setny, był pod wpływem alkoholu, więc nastąpił spadek, co cieszy. Nie są tu jednak wyszczególnione dane dotyczące osób będących pod wpływem środków odurzających, narkotyków, dopalaczy. Czy dysponujemy takimi danymi? Czy Policja podczas rutynowych badań na zawartość alkoholu dysponuje jakimiś możliwościami, żeby stwierdzić, czy kierujący nie jest pod wpływem dopalaczy czy narkotyków? Spotykamy się bowiem później z dra-

stycznymi, bulwersującymi informacjami, że to właśnie nie alkohol, ale dopalacze czy narkotyki były przyczyną poważnych, śmiertelnych wypadków. I to jest jedno pytanie.

Drugie pytanie dotyczy tego, czy mamy jakieś dane dotyczące działania profilaktycznego będącego skutkiem zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie karania kierowców za przekroczenie prędkości o 50 km w terenie zabudowanym. Zmiany nastąpiły chyba w maju 2015 r., więc ubiegły rok był tym pierwszym pełnym, kiedy ten przepis funkcjonował. Czy w związku z tym Policja zaobserwowała jakieś pozytywne skutki tego straszaka w postaci nowych przepisów, zgodnie z którymi na 3 miesiące jest zabierane prawo jazdy? Czy są jakieś konkretne dane w tym zakresie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Oddaję teraz głos panu ministrowi oraz osobom towarzyszącym. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, będę prosił, żeby na część pytań odpowiedział pan dyrektor Rzemieniewski, wicedyrektor Departamentu Porządku Publicznego, a na pozostałe dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP. Natomiast chcę powiedzieć na początku może tylko tyle, że poruszacie państwo bardzo ważne sprawy i w znacznej części powinny one być podjęte, choć nie są one łatwe, niestety. Natomiast chciałbym jeszcze się odnieść do wypowiedzi pani poseł prof. Józefy Hrynkiewicz nieco ogólniej, bo do pytań, które pani sformułowała, odniosą się za chwilę panowie. Bardzo zabolało mnie to sformułowanie, że nie ma co się zachwycać. Ja się nie zachwycam, pani profesor, daleki jestem od zachwytu nad tym, co się dzieje na polskich drogach. Powiedziałem tylko z pewnym optymizmem to, że ten okres 2017 r., który dotąd minął, jest lepszy co do liczby wypadków niż ten sam okres w 2016 i 2015 r. Ale to nie jest powód do żadnego zachwytu ani zadowolenia, bo dopóki będzie choć jeden wypadek śmiertelny bądź taki, gdzie będą ranni, to oczywiście jest o ten jeden wypadek za dużo, jak już powiedziałem. Natomiast warto wszystko analizować, o czym mówił i pan prezes NIK, i pan dyrektor, za co dziękuję. Warto o tych sprawach myśleć w kategorii upływu czasu i skutków tego, co się dzieje.

Chciałbym przypomnieć, że np. w 2007 r., a więc 10 lat temu, miało miejsce na polskich drogach 49 536 wypadków drogowych. Poniosły wtedy śmierć 5583 osoby, a mieliśmy wówczas zarejestrowanych 18,5 mln pojazdów – tę liczbę warto przywołać. Nie chcę już wracać do początku lat 90., kiedy te różnice były jeszcze większe, porównuję tylko ostatnie 10 lat. W 2016 r. zdarzyły się na polskich drogach 33 664 wypadki, ofiar śmiertelnych było 3026, a rany odniosło 40 766 osób, ale zarejestrowanych było 29,3 mln pojazdów, więc prawie dwukrotnie więcej. To jest ważne, bo jednak drogi są oczywiście coraz lepsze, tylko że to tempo polepszania jakości dróg nie jest takie, jak byśmy tego oczekiwali i wymagali, biorąc pod uwagę przyrost liczby pojazdów na drogach. Choćby w takim porównaniu to wygląda niezbyt optymistycznie. Są drogi dobrej jakości, autostrady, drogi szybkiego ruchu, drogi kategorii S, ale nie ma ich dużo, jest ich wciąż za mało, o wiele za mało wobec potrzeb. Drogi lokalne, drogi tych niższych kategorii, wojewódzkie – pani profesor przywołała jedną – ale także powiatowe, gminne są często w bardzo kiepskim stanie, a to ma wpływ na liczbę wypadków. Ale zwróćmy uwagę – ja nie chcę epatować nikogo liczbami czy procentami, bo powtarzam, że to wszystko ciągle jest za dużo, ale przy tym wzroście liczby pojazdów między 2007 a 2016 r. – tj. prawie 10 lat, 9 dokładnie – jednak liczba wypadków spadła o 32,1%. Liczba ofiar śmiertelnych spadła o 45,8%, a rannych o 35,5%. Patrząc na to w tych kategoriach, nie można powiedzieć, że to nie ma znaczenia. To ma znaczenie.

Wielkim wysiłkiem różnych instytucji i społeczeństwa jednak następuje poprawa i nie można zbyt pesymistycznie na to patrzeć, bo to jest nieuprawnione. A pesymizm może polegać tylko na tym, że oczywiście ciągle nie jest to stan zadowalający. Powtarzam raz jeszcze, że nie zachwycam się żadnymi danymi, tylko próbuję je przywołać, bo to jest punkt wyjścia do dalszych działań, ale oczywiście wyzwania są potężne, co do tego nie ma wątpliwości. Jeżeli można, to o kosztach wypadków, o danych, o systemach, o współpracy Policji ze strażą miejską, o zadaniach straży, o budowie ciągów dla pieszych i tym, jaki wpływ na to ma Policja i MSWiA, o dzieciach, które giną na drogach, o badaniach

kierowców kierujących pojazdami pod wpływem środków odurzających innych niż alkohol i o przepisie 50 km/h więcej niż dopuszczalna w terenie zabudowanym oraz skutkach tego przepisu, wpływie tego rozwiązania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym opowiedzą szczegółowo panowie. Bardzo proszę o przekazanie głosu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo proszę, pan dyrektor Rzemieniewski, a potem przedstawiciel KGP. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Michał Rzemieniewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, postaram się odpowiedzieć na pytanie pana posła Rzońcy dotyczące kosztów wypadków drogowych. Opieramy się na wyliczeniach Banku Światowego, który 2,5 roku temu przeprowadził analizę i podał, że śmierć jednej osoby zabitej w wypadku drogowym kosztuje 2,6 mln euro. Później zweryfikowała to Komisja Europejska i oceniła, że ten koszt jest nieco mniejszy – brzydko to zabrzmiało, że wyceniła, ale tak niestety to zrobili – i wynosi 1,6 mln euro. I to są szacunkowe koszty całkowite, jakie ponosi państwo, na które składają się podatki, jakie by ten człowiek zapłacił, co by ewentualnie kupił itd. Zatem jeżeli chodzi o koszty, to tak to mniej więcej wygląda. Stąd kwota, którą pan podał za 2013 r., jest całkiem prawdopodobna, biorąc pod uwagę liczbę wypadków i koszt jednej osoby zabitej, podany przez KE, tj. 1,6 mln euro. Dziękuję i przekazuję głos panu dyrektorowi Sudołowi.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

P.o. dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Zdzisław Sudoł:

Młodszy insp. Zdzisław Sudoł, p.o. dyrektora Biura Ruchu Drogowego KGP. Odniosę się do pytania o SEWiK i tego, o czym pani poseł mówiła na temat braku spójności, braku przyczyn wypadków. Szanowni państwo, są takie przypadki, że rano w przydrożnym rowie znajdowana jest osoba, która czasem już niestety nie żyje. Po dokonaniu oględzin wypadku, po dokonaniu oględzin zwłok okazuje się, że ta osoba doznała obrażeń, które skutkowały jej zgonem w wyniku potrącenia przez samochód osobowy. Ale my w tym momencie wobec braku kierującego, sprawcy czy też świadków zdarzenia nie jesteśmy w stanie określić, jaka była przyczyna, czy np. było to nagłe wtargnięcie pieszego na jezdnię, czy niezachowanie bezpiecznej odległości podczas omijania pieszego. Zdarzają się takie przypadki, kiedy naprawdę ciężko jest określić, co było przyczyną danego zdarzenia drogowego. Dlatego też powstał taki worek – inne przyczyny, przyczyny nieokreślone. Sam kierujący samochodem może nagle wjechać do przydrożnego rowu, gdzie zostaje znaleziony, i w tych okolicznościach nie zawsze jesteśmy w stanie określić przyczyny.

Jeżeli chodzi o SEWiK, o to, na co panowie z NIK zwracali uwagę, to my przyjmujemy te uwagi i staramy się, aby SEWiK był jak najbardziej dokładny. Z naszego systemu korzysta wiele instytucji, m.in. zarządcy dróg, samorządowcy, którzy wykorzystują dane przy tworzeniu planów dróg, organizacji ruchu, również przy typowaniu miejsc niebezpiecznych. Naprawdę staramy się, żeby ten system był coraz doskonalszy i żeby również środowiska naukowe mogły z tego korzystać. Z tym że, szanowni państwo, aby środowiska naukowe mogły te dane analizować, potrzeba ich znacznie więcej. Potrzeba więcej tych danych, żeby te analizy były dokładniejsze, natomiast nasz system jest nieco uproszczony, są w nim wskazane tylko podstawowe przyczyny, okoliczności zdarzenia, miejsce zdarzenia. Musicie państwo wziąć pod uwagę to, że tworzenie większej liczby danych wymaga więcej czasu. Policjant na miejscu zdarzenia drogowego musiałby spędzić więcej czasu, a więc dłużej musiałby sporządzać kartę statystyczną. Niemniej jednak przy Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego został powołany zespół, który zajmie się stworzeniem jednolitego systemu do gromadzenia danych osobowych. Taki zespół powstał i prace z tym związane trwają.

Jeżeli chodzi o chodniki, to Policja wie, że w kwestii budowy dróg decydentem zawsze jest zarządca drogi, czy to na szczeblu gminy, czy powiatu, czy województwa,

czy też kraju. Policja opiniuje projekty organizacji ruchu i zgłasza swoje wnioski. Jeżeli to są miejsca niebezpieczne, Policja wnosi o budowę chodników, ścieżek rowerowych, natomiast ostateczna decyzja zawsze należy do zarządcy drogi. Jak państwo wiecie, są lokalne programy budowy dróg na szczeblu powiatów, gmin, co roku w urzędach wojewódzkich są powoływane komisje, w skład których wchodzą również policjanci. Jednym z kryteriów oceny takiego programu jest właśnie budowa chodników czy też ciągów pieszych. Z własnego doświadczenia wiem, że realizowane są praktycznie tylko i wyłącznie te projekty, które uwzględniają budowę drogi dla pieszych, budowę chodnika czy innych elementów bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego. Jeżeli w danym miejscu dochodzi do poważnego zdarzenia na drodze ze skutkiem śmiertelnym, jeżeli częstotliwość powstawania tego rodzaju zdarzeń jest duża, to na miejsce zdarzenia drogowego udaje się komisja, w skład której wchodzi m.in. Policja, i taka komisja przedstawia wnioski dotyczące zmiany organizacji ruchu, w tym także budowy chodnika czy też innych elementów zabezpieczających pieszych.

Natomiast jeżeli chodzi o poruszanie się samochodów ciężarowych, tirów po drogach, to pragnę zauważyć, że to zarządca decyduje o tym, jaki tonaż samochodu puszcza na daną drogę. Ma on możliwość ograniczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów poruszających się po drodze. Jeżeli są naruszenia, jeżeli chodzi o poruszanie samochodów o masie przekraczającej dopuszczalną, to my jako Policja wielokrotnie reagujemy na takie sytuacje, aby tej uciążliwości nie było.

Jeżeli chodzi o prośbę pani poseł o dane, to jak najbardziej je przekażemy, tylko chciałbym zapytać, czy chodzi o wszystkie dzieci ginące na drogach, czy tylko o te poruszające się po chodnikach. Niestety ciągle mamy bowiem przypadki, kiedy giną dzieci będące pasażerami pojazdów.

Poseł Józefa Hrynkiewicz (PiS):

Panie komendancie, interesują mnie te dzieci, które muszą korzystać z dróg i poruszają się po tych drogach, także wojewódzkich, ponieważ nie ma innego przejścia, a dziecko musi iść do szkoły, bo ma obowiązek szkolny. Po prostu moje wszystkie prośby na terenie województwa podkarpackiego zostały zignorowane. Chciałabym wiedzieć, jak dużo jest takich dróg. A ponieważ jestem przy głosie, to prosiłabym także o to, aby pan komendant był łaskaw poinformować mnie – ostatecznie jestem posłem i sprawuję także funkcję kontrolną wobec tych, którzy zarządzają krajem, w tym także drogami – kiedy słuszna opinia Policji, aby były bezpieczne przejścia dla pieszych, została zlekceważona przez inwestora czy zarządcę drogi. Po prostu musimy współdziałać w tej sprawie, ponieważ jest to w interesie moim, pana, a także w interesie społeczeństwa. Nie jesteśmy bowiem w stanie przewidzieć, czy na danej drodze nie zginie nasze dziecko. Państwo nie jesteście w tych komisjach opiniujących bezpieczeństwo drogi do dekoracji, tylko do zapewnienia bezpieczeństwa. Jestem profesorem, więc mogę powiedzieć, że można zaproponować i takie, i takie rozwiązania, że w innych krajach jest tak czy inaczej, ale państwo jesteście od bezpieczeństwa. Są określone przepisy, są określone wymagania i jeśli one są, to trzeba je stosować. A jeśli brakuje przepisów, to po to się tutaj spotykamy, aby je wprowadzić, uszczelnić, zmienić. Po to m.in. tu jesteśmy. Tak jak panu, tak mnie i nam wszystkim zależy na poprawie bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Kaleta, bardzo proszę, a później pan poseł Kołakowski. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Bo chciałbym zamknąć listę chętnych. Jeszcze pan poseł Rzońca i sobie również pozwolę udzielić głosu. Mam pytanie do zaproszonych gości, czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma już zgłoszeń ze strony posłów i zaproszonych gości? Macie państwo możliwość zadania pytań. Zgłasza się jedna osoba, więc zamykam listę i oddaję głos panu dyrektorowi Sudołowi z KGP. Proszę bardzo.

P.o. dyrektora biura KGP Zdzisław Sudoł:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o przeszkolenie policjantów ruchu drogowego, to musimy zdawać sobie sprawę, że w strukturach Policji ruchu drogowego jest w tej chwili bardzo duża rotacja. Niemniej jednak po ostatnich działaniach podejmowanych zarówno przez ministerstwo, jak i KGP sytuacja nieco się ustabilizowała. Nie mamy praktycz-

nie żadnych wakatów w ruchu drogowym, ruch drogowy jest wzmacniany, jeżeli chodzi o pełnienie służby na drogach, natomiast z uwagi na tę rotację policjanci ruchu drogowego cały czas są doszkalani i kierowani na kursy specjalistyczne. Myślę, że panowie z NIK potwierdzą ten fakt w swoim następnym sprawozdaniu, ponieważ z tego co wiem, w 2014 r. były prowadzone kontrole dotyczące przeszkolonych policjantów ruchu drogowego. Również podczas kontroli dotyczącej autostrad takie dane były zbierane, więc myślę, że to będzie potwierdzenie tego faktu, że procentowy udział przeszkolonych policjantów ruchu drogowego jest zdecydowanie większy, niż był. My na pewno dążymy do tego, żeby 100% policjantów było przeszkolonych, jednak ze względu na rotacje nie zawsze jest to możliwe, jak już mówiłem. W każdym razie prowadzone są także szkolenia lokalne policjantów ruchu drogowego.

Padło pytanie o liczbę kierujących pojazdami pod wpływem środków odurzających, ale w tej chwili nie dysponuję takimi danymi, natomiast chciałbym przedstawić dane na temat udziału procentowego sprawców wypadków drogowych będących pod wpływem działania środków odurzających. I tak jeżeli chodzi o rok 2015, to były 4 wypadki drogowe, w 2016 r. – 9 wypadków, a w roku 2017 – 8 wypadków. Jeżeli chodzi o osoby zabite, to w 2015 r. były to 4 osoby, w 2016 r. 2 osoby i w 2017 r. 3 osoby. Ranne w 2015 r. zostały 3 osoby, w 2016 r. 15 osób i w 2017 r. 10. Oczywiście prześlemy informację, o którą prosił pan poseł.

Jeżeli chodzi o przepisy w zakresie 50+, to od maja 2015 r., odkąd te przepisy zaczęły obowiązywać, zaobserwowaliśmy trend w postaci poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zauważyliśmy, że kierowcy jeżdżą coraz wolniej, co przełożyło się również na statystyki wypadków drogowych, których było mniej, a zwłaszcza mniej było osób zabitych i rannych. Jeżeli chodzi o porównanie 5 miesięcy roku 2016 do roku 2017, to w tamtym okresie 2016 r. do 22 maja za przekroczenie prędkości o 50 km/h w obszarze zabudowanych zostało zatrzymanych 13 414 uprawnień, a w tym roku 12 091 uprawnień, a więc o 9,9% mniej. Mamy nadzieję, uważamy, że dzięki wprowadzeniu tego przepisu, jak również dzięki naszym działaniom liczba kierujących, którzy przekraczają prędkość, jest coraz mniejsza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pan minister Jarosław Zieliński prosił o głos, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Chciałbym jeszcze dopowiedzieć, bo pani prof. Hrynkiewicz zadała bardzo ważne pytanie dotyczące dzieci, ale wydaje mi się, że państwo w tej dyskusji nie ustaliliście ostatecznie precyzyjnie, jakie to mają być dane. Pan dyrektor pytał, czy chodzi o dzieci, które wędrują po drogach bez chodników, poboczem, realizując obowiązek szkolny, albo też jadą rowerami, czy też takie dzieci, które giną w wypadkach jako pasażerowie, jadąc samochodami. Może trzeba byłoby to jakoś doprecyzować. Każda informacja byłaby ważna, ale rozumiem, że chodzi o takie drogi, które nie mają chodników, i o dzieci, które giną?

Poseł Józefa Hrynkiewicz (PiS):

I dopuszcza się je do użytku, mimo że wiadomo, że tam były wypadki.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Jasne, dobrze. A jeżeli chodzi o województwo podkarpackie, to różne szczegóły, które byłyby istotne, proszę omówić z panem dyrektorem, bo tak się składa, że pan dyrektor wcześniej pracował w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie, więc teren Podkarpacia dobrze zna. Właśnie stamtąd jako dobry fachowiec został niedawno zaproszony do pracy w Warszawie w komendzie głównej. To jest kwestia pierwsza.

Natomiast jeżeli chodzi o komisje, pani profesor, to nie jest to takie proste. Ja znam ten mechanizm, tak naprawdę to jest jeden głos. Dobrze, że jest w tej komisji policjant, który może wydać opinię, ale on nie decyduje, nie rozstrzyga. Musimy się wspólnie zastanowić, jak zmienić przepisy, aby przy przyznawaniu środków europejskich, bo o tym głównie mówimy, wymogi dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego formułowane przez Policję były bardziej uwzględniane. Wiem, że w tym wieloosobowym zespole jest jeden przedstawiciel, który zgłasza opinię, nawet dość mocno, dość twardo, ale jest prze-

głosowywany. Dany projekt może dostać przez to mniej punktów, ale to nie znaczy, że nie zostanie uwzględniony, to nie jest tego typu automat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Rozpoczynamy ostatnią rundę pytań państwa posłów, którzy prosili o głos. Jako pierwszy pan Piotr Kaleta. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, to nie będą pytania, tylko raczej głos w dyskusji, bo idzie ona w kierunku wskazywania pewnych mechanizmów, które wymagają poprawy, ale ważne jest także to, aby ustalić, jak to zrealizować. Najpierw, jeśli państwo pozwolicie, odniosę się do spraw związanych z budową czy modernizacją dróg krajowych, ale nie tylko. Z tego co mi wiadomo – a byłem samorządowcem, pracowałem też jako wicestarosta i w moim zakresie obowiązków były także drogi – w tej chwili, jeżeli chciałoby się pozyskać jakiekolwiek środki finansowe zewnętrzne na budowę dróg powiatowych (akurat tymi drogami, a także gminnymi przede wszystkim się zajmowałem) to nie było takiej możliwości, jeżeli przy budowie dróg nie uwzględni się ciągu dla pieszych. To jest sprawa oczywista, że każdy samorządowiec, jeżeli bierze się w tej chwili za remont jakiejś drogi, robi to tak, aby były te ciągi dla pieszych. Problem pojawia się wtedy, gdy do budowy chodników trzeba pozyskiwać grunty należące do osób prywatnych. I tu pojawia się znowu kolejna trudna sprawa, bo nie jest może tak mocno istotne pozyskiwanie środków na to, żeby te tereny wykupić, ale często pojawia się kwestia zgody mieszkańców na to, żeby to zostało przekazane. Proszę państwa, jeżeli dobrze zrozumiałem intencje, to pojawia się tu zderzenie pewnych oczekiwań społecznych. Wiadomo, że bezpieczeństwo dzieci jest celem nadrzędnym, ale też nie wyobrażam sobie takiej kuriozalnej sytuacji, że droga zostałaby zamknięta z powodu braku ciągu dla pieszych. Dla mnie jest to rzecz nie do przyjęcia, nie do wyobrażenia, zwłaszcza jeżeli mówimy o drodze wojewódzkiej.

Proszę państwa, kolejna kwestia to jest poziom wyszkolenia funkcjonariuszy ruchu drogowego. Moim zdaniem niezależnie od tego, ilu będzie funkcjonariuszy, czy dwukrotnie, czy trzykrotnie więcej, i jakkolwiek oni będą przeszkoleni, choć to wszystko jest potrzebne, to nie osiągniemy oczekiwanego efektu, jeżeli nie uzyskamy innego sposobu myślenia polskich kierowców, a także pieszych. I to nie jest, proszę państwa, zadanie wyłącznie dla Policji. Chciałbym bardzo wyraźnie stanąć w obronie policjantów, ponieważ na Policję spycha się niejako wszystkie nasze pomysły do realizacji, ale tak na dobrą sprawę jedyny najbardziej odpowiedni mechanizm, jaki policjant ma, to jest mechanizm restrykcyjny. Ten mechanizm jest gdzieś na końcu tego wszystkiego złego, co się stanie, ponieważ to policjant może dokonywać pomiaru prędkości, ukarać mandatem czy wnioskiem na kolegium. To są narzędzia, które policjant ma, ale wypracowanie mechanizmu, którego efektem będzie zmiana mentalności kierowców, pieszych czy osób będących uczestnikami ruchu drogowego, to nie może być tylko i wyłącznie zadanie dla Policji, bo nie o to chodzi.

Nawiązując do tego, co powiedziała szanowna pani profesor, uważam, że jeżeli mamy wypracować mechanizm skuteczny, działający na polskich drogach, to w moim przekonaniu mechanizm ten nie powinien wyjść z KGP czy z Wydziału Ruchu Drogowego, jakkolwiek to nazwiemy. Ten mechanizm powinien być przede wszystkim wypracowany w Ministerstwie Edukacji Narodowej. Może potrzebny jest odpowiedni program szkolenia dzieci i młodzieży, być może nawet w ramach godzin lekcyjnych. Chodzi o to, żeby to nie był tylko jednorazowy epizod, wtedy kiedy młodzież pozyskuje w szkole karty rowerowe i tak na dobrą sprawę dopiero wtedy styka się z przepisami ruchu drogowego. Ważne jest bowiem nauczenie pewnej mentalności, wskazanie, w jaki sposób dzieci i młodzież powinny poruszać się po drogach. W moim przekonaniu ten mechanizm nie powinien wyjść z Policji, choć być może powinien być tworzony z udziałem Policji czy nawet opiniowany przez Policję, ale nie obciążajmy policjantów krytyką za coś, co tak do końca do nich nie należy i nie powinno być im przypisywane. W związku z tym tak sobie myślę, że jeżeli naprawdę chcemy poprawić bezpieczeństwo na polskich drogach, to absolutnie trzeba się zgodzić z tym, że ważna jest zmiana infrastruktury na lepszą. Potrzebne

są chodniki, potrzebne są dobre drogi, ponieważ mamy coraz lepsze samochody, coraz szybsze, ale przede wszystkim potrzebny jest rozsądek i to, co każdy kierowca, każdy pieszy ma czy raczej powinien mieć z tyłu głowy, korzystając ze środków komunikacji.

Kolejna rzecz, o której chcę powiedzieć, to tylko jeden z elementów w dyskusji. Będąc senatorem, byłem jednym z tych, którzy chcieli wprowadzić ustawę zakazującą sprzedaży alkoholu na stacjach benzynowych. Proszę państwa, sami sobie powiedzmy, co to oznacza, że alkohol jest dostępny dla kierowców na stacjach benzynowych. To jest jeden z tych drobnych elementów, które składają się na całość. Oczywiście policjant może stać przy stacji benzynowej i próbować egzekwować to, co się stanie, jeżeli kierowca ma dostęp do alkoholu.

Podsumowując, bardzo bym chciał, aby powstał taki pomysł, taki program kompleksowego działania na rzecz bezpieczeństwa dzieci, pieszych, a także kierowców. Przepraszam, może nie doczytałem, ale chyba generalnie większość wypadków drogowych bierze się przede wszystkim z tego, że na drogach mamy kierowców pod wpływem alkoholu. Jeżeli udałoby się nam to wyeliminować i doprowadzić do tego, żeby nowi kierowcy pozyskujący prawo jazdy zdawali sobie sprawę z niebezpieczeństw związanych z alkoholem, środkami odurzającymi, to wydaje się, że w bardzo dużym procencie udałoby się nam odnieść sukces.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Lech Kołakowski, bardzo proszę.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, zwracam się do pana prezesa o odpowiedź na bardzo nurtujące nas sprawy, które poruszyła w swoim wystąpieniu pani prof. Hrynkiewicz. Jaka jest podstawa prawna dopuszczenia tirów w tranzycie do ruchu na drogach wojewódzkich, które mają zaspokajać potrzeby lokalne i regionalne, międzywojewódzkie ze względu na szerokość jezdni bez poboczy? Chodzi o drogę wojewódzką nr 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża. Zarządca dopuszcza ruch tirów lokalnie, ale nie w tranzycie. Jaki jest w tym udział Policji i jaka jest opinia Policji na ten temat? Jaki jest tryb i czy jest tryb dopuszczenia…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, to jest pytanie do zarządcy drogi wojewódzkiej.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Panie przewodniczący, ale chciałbym, aby pan prezes NIK udzielił mi odpowiedzi na temat aspektów prawnych. Natomiast rzeczą wtórną jest sprawa zarządcy i udziału Policji w dopuszczeniu do ruchu na drogach wojewódzkich tirów w tranzycie. Czyli w pierwszej kolejności poproszę o odpowiedź pana prezesa NIK, a później funkcjonariuszy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Rzońca, przewodniczący Komisji Infrastruktury, bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Proszę państwa, oczywiście smutne jest to, że na drogach giną ludzie, ale proszę wziąć pod uwagę, że w 28 krajach UE w 2015 r. zginęło na drogach 26 tys. osób. To nie jest tak, że tylko w Polsce giną ludzie. Mamy świetną statystykę, niestety w ubiegłym roku zginęło 3 tys. osób, być może kiedyś dojdziemy do zera, marzymy o tym, ale to nie jest tak, że tylko w Polsce ludzie giną na drogach.

O co chciałbym prosić pana ministra Zielińskiego? Panie ministrze, co roku w budżecie państwa są pieniądze na tzw. likwidację miejsc niebezpiecznych. Tylko na czym polega problem? Chodzi o budowę chodników. Te pieniądze są uruchamiane dopiero w maju, czerwcu, lipcu, sierpniu, dlatego trzeba to uprościć. Jeśli mamy pieniądze w budżecie państwa, ma je GDDKiA, to po co czekać do lipca, do sierpnia, do września na rozstrzygnięcie przetargów, skoro w tym czasie giną ludzie? Chciałbym podziękować panu ministrowi za bardzo precyzyjną odpowiedź na moje zapytanie, bo miałem niestety taką sytuację, że dwie bliskie mi osoby zginęły w ubiegłym roku na skutek bez-

pośredniego uderzenia w drzewo. Poprosiłem biuro bezpieczeństwa ruchu drogowego o informację na temat liczby wypadków, które są skutkiem tego, że zawodzi kierowca, zawodzi samochód, zawodzi droga i dochodzi do bezpośredniego uderzenia w drzewo. Proszę państwa, 425 osób w 2015 r. i 407 osób w 2016 r. zginęło na skutek bezpośredniego uderzenia w przydrożne drzewo. Zastanówmy się nad tym, bo oczywiście martwimy się o ekologię i wszystkie inne rzeczy, ale proszę wziąć to pod uwagę. Prosiłbym, aby być może na posiedzeniu Rady Ministrów dać szansę GDDKiA, bo co roku są pieniądze na likwidację miejsc niebezpiecznych, tylko trzeba je jak najszybciej uruchomić, żeby nie czekać na takie czy inne procedury. Dzięki temu wypadkowość spadnie, bo chodniki naprawdę ratują życie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pozwolę sobie teraz zabrać głos w kilku kwestiach będących przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Pierwsza moja uwaga generalna, która nie pojawia się w kontekście raportu NIK, ale jest obiektywna i bezpośrednio wpływa na statystykę, o której mówimy, to jest informacja i raport państwowej komisji przeciwdziałania alkoholizmowi. Raport ten mówi o tym, że niestety wzrasta w ostatnich latach spożycie alkoholu, który silnie oddziałuje na młode pokolenie. Obserwujemy niestety pewną tendencję wzrostową, co w sposób istotny może wpływać na tę statystykę, mimo podejmowanych przez państwa działań w tym zakresie. Odnosząc się do kwestii dostępności alkoholu na stacjach benzynowych, którą poruszył pan poseł Kaleta, chcę powiedzieć, że są w Europie czy na świecie państwa, gdzie nie można kupić alkoholu na żadnej stacji benzynowej. Tak jest m.in. w Kanadzie. Zanim przejdę do uwag merytorycznych, to zwracam uwagę na kontekst, który powinien zostać przeanalizowany przez rząd, również w odniesieniu do podejmowanych działań, mających na celu ograniczenie tragicznej statystyki w zakresie osób rannych i tych, które zginęły w wypadkach drogowych, czy też innych aspektów dotyczących choćby referencyjności CEPiK czy SEWiK. To jest pierwsza sprawa.

Po drugie, wnioski, które przedstawił pan prezes wraz z panem dyrektorem z NIK, były prezentowane przez wielu z nas na posiedzeniach Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych w ostatnich latach, choćby na kanwie przypadku związanego z poziomem referencyjności CEPiK i tymi zdarzeniami, które miały miejsce w ostatnich latach. To jest państwowa kompromitacja, która nie pozwala MSWiA czy MIiR przede wszystkim odnieść się do czegoś najbardziej elementarnego, czyli podstawowych faktów, danych czy poprawy referencyjności tych danych, jeśli chodzi o kwestię analizy przyczyn wypadków, miejsc niebezpiecznych itd., itd.

Drugi temat, panie prezesie, który nie pojawia się bezpośrednio przy okazji tych danych, ale bezpośrednio wpływa na zaburzenie tej statystyki, to jest historia wdrażania od 2010 r. ustawy o kierujących pojazdami, która jest ustawą systemową. Mija 6 lat od chwili uchwalenia tej ustawy przez parlament pod koniec 2010 r. Ustawa była kilkakrotnie nowelizowana w różny sposób przez poprzedni rząd, nigdy nie weszła w pełni w życie, a przypominam, że znajdowały się tam bardzo podstawowe, poprawiające bezpieczeństwo ruchu przepisy. Odnosiły się one do sytuacji prawnej młodych kierowców uzyskujących prawo jazdy, w tym także do analizy ich zachowań w postaci wprowadzania danych o naruszeniach przez nich przepisów, o punktach karnych dla tych kierowców. Na razie to jest moja osobista opinia, ale w odniesieniu do tej systemowej ustawy, panie prezesie, Kolegium NIK mogłoby się zastanowić nad przeprowadzeniem kompleksowej analizy całego tego procesu opóźnień, dewastacji i czegoś, czego opinia publiczna nie jest w stanie zrozumieć. Mówię o historii przekazu publicznego, jeśli chodzi o ten akt prawny. Myślę, że również sami posłowie się zagubili, jakie przepisy obowiązują, jakie nie obowiązują, a mówimy tutaj o bardzo ważnym aspekcie bezpieczeństwa wpływającym na tę statystykę, która była referowana.

Całkowicie się zgadzam z pierwszym zdaniem wniosku NIK, że nie funkcjonuje jednolity, spójny i kompleksowy system umożliwiający gromadzenie oraz wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To jest właściwie kwintesencja problemu, z którym mieliśmy do czynienia bardzo często w ostatnich latach, kiedy

obserwowaliśmy brak podejścia systemowego, bardzo spokojnego, które by pozwalało w sposób skuteczny realizować cele strategiczne, jeśli chodzi o ograniczanie przyczyn wypadków, których ofiarami są kierowcy, piesi. Mamy obecnie rok 2017, a od 2010 r. nie została całkowicie wdrożona ustawa o kierujących pojazdami. Do tego dochodzi niski stopień referencyjności CEPiK i w gruncie rzeczy ja na przykład też nie wiem dokładnie, w jakim jesteśmy miejscu. Termin „zainstalowania" CEPiK2 został przez parlament przesunięty na początku tej kadencji, bo to nie było przygotowane. Można by zadać pytanie, w jakim my jesteśmy dzisiaj miejscu, po to żeby walczyć z tymi zjawiskami w sposób systemowy. Tak samo słusznie NIK zauważa, że w SEWiK mamy dzisiaj takie cuda jak pewna niereferencyjność danych wprowadzanych do tego systemu w relacji GPS do SEWiK, jeśli chodzi o wskazanie miejsca wypadku czy identyfikację tych miejsc, które są traktowane jako niebezpieczne zarówno przez Policję, jak i przez Inspekcję Transportu Drogowego. To jest jeden z wielu przykładów tego, w jakim miejscu się znajdujemy i co trzeba poprawić.

Teraz przejdę do tych kwestii, które sygnalizowała pani prof. Józefa Hrynkiewicz. Jeśli chodzi o sieć dróg krajowych, zwłaszcza sieć transportową europejską, tam gdzie były poczynione inwestycje związane z budową dróg ekspresowych, autostrad, to mamy przepisy europejskie, które odnoszą się do ustawowego obowiązku przeprowadzania co kilka lat audytu na tych odcinkach. To już funkcjonuje. Nie oceniam teraz modelu ustrojowego tego audytu, bo to jest wewnętrzny model GDDKiA. Szkoda, że nie ma dzisiaj nikogo z kierownictwa GDDKiA, bo chciałbym się o to zapytać, ale mniejsza o to. Natomiast problemem rzeczywiście jest to, o czym mówiła m.in. pani poseł, jak również pan poseł Rzońca, czyli kilkaset tysięcy kilometrów dróg wojewódzkich, dróg miejskich. Nie spotkałem się np. z taką dobrą, wdrożoną praktyką, aby przy okazji modernizacji odcinka drogi wojewódzkiej czy powiatowej zarządca drogi ściągał z dostępnych systemów informacje dotyczące miejsc niebezpiecznych, po to żeby projektant czy zamawiający mógł zwrócić uwagę na te miejsca, które wymagają jakiegoś szczególnego namysłu, tym bardziej że to jest jednak modernizacja, która niekoniecznie prowadzi do bezkolizyjnego ruchu, inaczej niż na autostradach i na drogach krajowych.

Pan przewodniczący Arkadiusz Czartoryski sygnalizował mi, żeby ten ważny temat, który dzisiaj jest omawiany na posiedzeniu Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych, został jakoś skonkludowany, by pojawiły się jakieś wnioski czy propozycje. Wydaje mi się jednak, że najważniejszym wnioskiem płynącym z dzisiejszego posiedzenia jest jednak pewien postulat – nie wiem, czy przerodzi się on w jakiś dezyderat do rządu – dotyczący harmonogramu zamknięcia fundamentu, czyli zrobienia rzeczy podstawowych. Ważne jest to, żeby nie zastępować tego procesu akcyjnością, jakimiś akcjami, które się odnoszą do konkretnych tragicznych wypadków. Na to chciałbym zwrócić uwagę.

Mam jeszcze dwa pytania do pana prezesa NIK. Pierwsze dotyczy tego, czy państwa wnioski dotyczące braku wprowadzenia przez ileś ostatnich lat systemu CEPiK są tylko konkluzją, która nie sprowadza się do niczego bardziej konkretnego? Czy może państwo widzą w tych wcześniejszych zdarzeniach jakieś podstawy do wnioskowania przez NIK w jakimś innym trybie dotyczącym przede wszystkim odpowiedzialności nie tylko politycznej? Bo to jest pewien konkret, który się ciągnie przez lata i do dzisiaj nie jest załatwiony. Mam też prośbę do pana ministra Zielińskiego, aby informację przygotowaną na prośbę pani poseł Józefy Hrynkiewicz ministerstwo skierowało na adres pana przewodniczącego Arkadiusza Czartoryskiego, a my to roześlemy pozostałym członkom Komisji. Myślę, że wszystkim się to przyda, zwłaszcza jeżeli chodzi o statystyki ofiar, którymi są dzieci idące do szkoły, poruszające się głównie po drogach lokalnych. Myślę, że na drogach krajowych czy autostradach to jest pewna abstrakcja, ale w mniejszych gminach, gdzie dzieci muszą pójść do szkoły, a nie mają możliwości iść po chodniku, tam ta statystyka jest tragiczna. Warto, aby rząd pokazał opinii publicznej, że w tych sprawach będą zgłaszane nie tylko sugestie w stosunku do poszczególnych gmin o podjęcie inwestycji lokalnych, ale też ewentualnie będzie udzielane wsparcie dla gmin, w których tego rodzaju potrzeby występują. Mogłoby się to odnosić np. do tych gmin, które kilkakrotnie wnioskowały o środki z programu przebudowy dróg lokalnych w ubiegłych latach, ale z jakichś względów ich nie dostały. Pamiętajcie państwo, że w ramach pro-

gramu rozbudowy dróg lokalnych bardzo często nie określano kryteriów związanych ze wsparciem właśnie tych gmin, w których mieliśmy do czynienia z bardzo niebezpiecznymi odcinkami. To były bardzo ogólne regulacje. To tyle z mojej strony, a teraz oddaję głos panu, który się zgłaszał. Proszę się przedstawić.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Szanowny panie przewodniczący, aby nie zostawiać kwestii… Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Aby nie zostawiać sprawy kosztów, o których mówił pan poseł, prosiłbym, żebyście państwo przyjęli to za pewnik, ponieważ tylko jeden organ w Polsce jest zobowiązany do szacowania tych kosztów. Jest nim KRBRD. Przypomnę art. 140c ust. 2 pkt 10, gdzie mamy jasne wskazanie – szacowanie wartości życia ludzkiego, czyli kosztów społeczno-ekonomicznych w zakresie szacowania wielkości, skali wypadków drogowych, również w zakresie osób zmarłych, jednocześnie z kwestią związaną z szacowaniem tych kosztów na sieci TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa). Mamy tu więc jasne wskazania w zakresie prawnym. Przypomnę, że powinniśmy szacować te koszty co najmniej raz na trzy lata, natomiast my prowadzimy monitoring już od paru lat i za 2015 r. ten średni koszt też ustaliliśmy, bo to jest nasze zadanie ustawowe. Natomiast jeżeli chodzi o kwestię metodologii, bo takie pytanie też tu padło, to metodologia jest wypracowywana na zasadzie podejścia PANDORA'1993, czyli metodologii z lat 90., która jest bardzo systematycznie rozwijana. My poszliśmy jeszcze o krok dalej, ponieważ na podstawie tej metodologii rozwinęliśmy również metodologię bezpośredniego szacowania wartości życia ludzkiego, jak również tego, ile wydatków związanych z redukcją kosztów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym może ponieść społeczeństwo. To jest wskazane na naszej stronie, więc zachęcam serdecznie do zaznajomienia się z tym tematem. Natomiast oczywiście jeżeli chodzi o samo szacowanie kosztów – pan poseł powiedział o 48,2 mld zł – to są to koszty średnie szacowane na realnych stratach związanych z działalnością i z kwestią komponentu ekonomiczno-gospodarczego kraju, bo to są też koszty w zakresie utraconych korzyści, jeżeli chodzi o kwestie rynku ekonomicznego i gospodarki. Zatem kwestie związane z kosztami Rada jak najbardziej potwierdza i mogę zapewnić, że będziemy to realizować.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Było też pytanie pana posła Lecha Kołakowskiego, a okazuje się, że jest obecny na posiedzeniu zastępca głównego inspektora transportu drogowego pan Łukasz Bryła. Czy widziałby pan możliwość skomentowania tego pytania? Czy ewentualnie umówiłby się pan z panem posłem, żeby właściwy oddział inspekcji ocenił skalę zjawiska, o którym wspominał pan poseł? Później oddam głos na króciutko pani poseł, a następnie panom ministrom oraz panu prezesowi NIK.

P.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Łukasz Bryła:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, odpowiadając na pytanie pana posła, nie ma oczywiście przepisu prawa, który by wskazywał, że pojazd, który przejeżdża tranzytem przez nasz kraj, musi korzystać z określonej sieci dróg. Innymi słowy, jeżeli korzysta w czasie tego przejazdu z dróg wojewódzkich albo powiatowych, nie stanowi to naruszenia prawa. Natomiast oczywiście zarówno przepisy ustawy o drogach publicznych, jak i rozporządzeń wykonawczych w sposób jasny stanowią, które drogi są drogami nacisku do 8 ton, do 10 ton oraz do 11,5 tony. W związku z tym przejazd przeciążonego pojazdu po drodze wojewódzkiej, o czym wspominała pani poseł, jest jak najbardziej sankcjonowany. ITD to wiodąca służba, która przeprowadza najwięcej kontroli pojazdów przeciążonych. W zeszłym roku przeprowadziliśmy 124 tys. kontroli. W zakresie skuteczności typowania pojazdów do kontroli oczywiście znany nam jest proceder omijania głównych szlaków i korzystania z dróg lokalnych. Dlatego staramy się tak planować działania kontrolne, chociażby przy użyciu motocykli inspekcyjnych, żeby te pojazdy wyłapywać i odprowadzać do miejsc kontroli. Oczywiście pozwolę sobie porozmawiać z panią poseł po dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Jeżeli będzie potrzeba zaplanowania konkretnego działania kontrolnego, to ewentualnie wydamy taką wytyczną wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego w Rzeszowie.

Przy okazji omawiania kwestii pojazdów nienormatywnych chciałem jeszcze zwrócić uwagę na bardzo istotną rzecz. Otóż zasadniczy problem sankcjonowania przeciążonych pojazdów wynika z tego, że taki pojazd nienormatywny trzeba zatrzymać i oczywiście doprowadzić do odpowiedniego miejsca. Takie miejsce musi być zalegalizowane, musi spełniać odpowiednie wymagania, w zależności od rodzaju użytej wagi. Oczywiście wagi również muszą spełniać wymogi przepisów metrologicznych, żeby później skutecznie taką sankcję obronić, chociażby w wojewódzkim sądzie administracyjnym. W chwili obecnej trzy organy, czyli Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Główny Urząd Miar, dostały zgody dwóch ministerstw, tzn. Ministerstwa Rozwoju oraz Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, na pierwszy etap projektu, którego celem ma być wdrożenie automatycznego systemu pomiarów pojazdów nienormatywnych. W istocie chodzi o to, żeby zbadać możliwość przekształcenia systemu preselekcyjnego – mamy w Polsce blisko 100 stacji preselekcji – w system administracyjnego ważenia. Jest to istotne z tego punktu widzenia, że nawet jeżeli w tym momencie mamy zdjęcie systemu preselekcyjnego, to oczywiście jeśli taki pojazd nie zostanie zatrzymany, to nie ma żadnej możliwości, żeby nałożyć karę. Oczywiście organem administracji miar jest GUM i on tutaj będzie odgrywał wiodącą rolę. Chodzi o to, żeby stworzyć takie warunki kontroli metrologicznej, aby w przyszłości bez zatrzymania pojazdu, na podstawie danych z CEPiK, przedsiębiorstwo, podmiot wykonujący przewóz drogowy mógł być sankcjonowany. W tym momencie dzieje się tak przy okazji kontroli opłaty elektronicznej. Oczywiście prowadzimy kontrole mobilne, ale w przypadku większości kar nie jest wymagane zatrzymanie. Po prostu zdjęcie z systemu jest przekazywane inspekcji, dane dotyczące właściciela są pobierane z CEPiK i w ten sposób możemy niejako administracyjnie takie naruszenia sankcjonować. Wydaje się, że sukces tego projektu może być kluczowym elementem w walce z procederem przeciążenia pojazdów i degradacji dróg. I ostatnie zdanie. Wczoraj na obchodach Dnia Metrologii w GUM przedstawiciel GDDKiA wskazał, że przeciążony pojazd ciężarowy powoduje taką degradację dróg jak 2,5 mln pojazdów samochodowych osobowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, jeszcze sekundę. Dobrze, że pan poruszył ten temat – zwracam się do pana Łukasza Bryły z ITD – bo przy okazji tego wątku chciałbym dodać parę słów. Pan poseł Kołakowski ma rację, kiedy mówi, że poruszanie się tirów po drogach lokalnych wykracza poza dopuszczalne przepisy w tym zakresie. Natomiast niedawno złożyłem interpelację do pana ministra infrastruktury na kanwie funkcjonujących wag preselekcyjnych w Polsce i myślę, że przedstawicielom KGP i inspekcji także się przyda wiedza w tym zakresie. Otóż mamy w Polsce taką sytuację, że np. w moim województwie, w którym pełnię mandat poselski, w województwie śląskim, nie ma żadnej czynnej wagi preselekcyjnej, a w wielu innych są albo pojedyncze, albo w liczbie sztuk mniej niż 5. Powoduje to, że jak ITD ma możliwość kontroli tira pod kątem tego, czy on jedzie przeładowany, czy nie, to skuteczność w tych miejscach, gdzie to funkcjonuje, przekracza 50% albo więcej, a w województwie śląskim, tam gdzie to nie funkcjonuje, to jest 4% albo 5%. To jest coś niebywałego i to jest kwestia, która bezpośrednio wpływa na poziom i skuteczność walki z takimi zjawiskami, które później powodują zagrożenie życia i zdrowia. Ale to jest uwaga na marginesie, niezwiązana bezpośrednio z tematem, tytułem uzupełnienia. Teraz pan poseł Kołakowski, a potem pani profesor, według kolejności.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Panie przewodniczący, ja jednak nie uzyskałem odpowiedzi, więc będę drążył temat, bo nie ma podstawy prawnej dopuszczenia tirów do ruchu na drogach wojewódzkich, które nie mają poboczy, dla tirów w ruchu tranzytowym. Dziwię się, że uzyskuję od pana taką odpowiedź, że miliony tirów jadących przez województwo podlaskie mogą jeździć wszędzie, gdzie chcą. Jesteśmy państwem prawa czy bezprawia? Czy jesteśmy członkiem UE, czy mieszkamy w Mongolii? Uważam, że to powinno być regulowane i oczekuję właściwej, należytej i odpowiedzialnej odpowiedzi na ten temat, bo to jest zbyt ważna sprawa. Zbyt wiele uciążliwości powodują tiry dla mieszkańców w województwie podlaskim, z tym też się wiążą koszty wypadków, jest to droga śmierci. Nie wyobrażam sobie,

że bez podstaw prawnych, bez regulacji prawnych dopuszczamy miliony tirów na drogi wojewódzkie, drogi powiatowe czy drogi gminne. Panie przewodniczący, ja jednak żądam odpowiedzi na to pytanie, a jeżeli jest luka prawna, to dlaczego stosowne organy nie podejmują działań?

Druga sprawa, w której nie otrzymałem odpowiedzi, dotyczy zarządcy dróg wojewódzkich i instytucji, które uczestniczą w procesie podejmowania decyzji dopuszczających tranzytowy ruch tirów na drogach wojewódzkich i lokalnych. To jest koszmar dla ludzi użytkujących drogi, które zostały zbudowane dla nich, a nie dla tranzytu milionów tirów. Dlatego, panie przewodniczący, żądam odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze, za chwilkę jeszcze poprosimy o zabranie głosu przedstawiciela ITD, który by udzielił odpowiedzi na to pytanie. Sugeruję również ewentualnie bezpośredni kontakt po posiedzeniu, bo to jest ważny aspekt, identyfikowany nie tylko w tym regionie, który pan wskazał, bo pan jest z województwa podlaskiego, panie pośle, ale również w paru innych regionach. Pani profesor, bardzo proszę.

Poseł Józefa Hrynkiewicz (PiS):

Bardzo się cieszę z pana wypowiedzi. Z tego wynika, że przedmiotem posiedzenia naszej Komisji w następnym półroczu musi być działalność GITD, ponieważ z tego co pan mówi, wynika, że po prostu staracie się, staracie, ale nic nie wychodzi. My jednak jesteśmy komisją sejmową i musi nam wyjść, a jak nie wyjdzie, to będziemy myśleć, jak ma wyjść. Bardzo się cieszę, że pan z KRBRD powiedział, że państwo liczycie te koszty, bo to jest początek czegoś. Ale jak już policzyliście, to chcę wiedzieć, co z tymi rachunkami robicie? Jakie wnioski z tego wyciągacie? To jest bardzo istotne i w związku z tym poproszę o odpowiedź na piśmie. Co zrobiliście z tymi wynikami, z tym co wam wyszło z tych rachunków, jakie wyciągacie z tego wnioski? To jest bardzo ważna sprawa i proszę tego nie zlekceważyć, bo ja będę się o to długo dopytywać i to też jest temat na nasze posiedzenie.

Mam prośbę do pana komendanta. Otóż przywrócono prawo do korzystania z pomiarów prędkości przez straże miejskie, czemu jestem bardzo przeciwna, bo jeśli robi to Policja, to Policja jest w swoim prawie. Natomiast w Warszawie, ale nie tylko, tam gdzie są wykonywane pomiary, pojawia się żółte światło, które natychmiast zmienia się na czerwone. Jeśli pan jedzie z prędkością 50 km/h, to pan wjeżdża na żółtym świetle, które się w danej chwili zapaliło, ale nie jest pan już w stanie zahamować i wtedy pan przejeżdża na czerwonym. Ja miałam taką sytuację, kiedy jadąc 52 km/h, wjechałam na żółtym, ale przejechałam na czerwonym. Oczywiście nie zrobiłabym tego, gdyby to żółte światło zapaliło się w odpowiednim czasie, bo mogłam albo zahamować, stanąć na środku skrzyżowania i dostać mandat, albo po prostu przejechać, bo już rozpoczęłam manewr przejeżdżania. I teraz cała rzecz polega na tym, żeby to żółte światło pełniło funkcję taką, do jakiej zostało stworzone, czyli żeby pozwoliło zahamować w odpowiednim czasie. I to jest myk, którego używa straż miejska we wszystkich miastach. Ja to sobie nawet zmierzyłam – to są 3, a nawet 2 sekundy, więc nie jest pan w stanie zahamować i się zatrzymać. Konieczne jest więc wprowadzenie sekundników, pomiaru, żeby to spełniało swoją rolę, a nie było skarbonką do zarabiania pieniędzy, bo to jest nieuczciwe wobec obywateli, którzy nie widzą powodu, żeby łamać prawo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. I na koniec pan minister Zieliński, a potem pan prezes Łuczak, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Nie było wprawdzie bezpośrednio pytań do mnie ani do resortu spraw wewnętrznych, ale do dwóch spraw chciałbym się odnieść. Pierwsza sprawa to jest pytanie o podstawę prawną, zgodnie z którą samochody tranzytowe, ciężarowe mogą poruszać się np. po drogach wojewódzkich. Jeżeli tonaż jest dopuszczalny i nie ma zakazu dla ruchu tranzytowego, to te pojazdy się poruszają. To jest tak, że brak zakazu powoduje, że one mogą tamtędy jechać. Ale do rozważenia jest chyba takie rozwiązanie, które kiedyś obowiązywało. Dlatego w gronie KRBRD, ministra infrastruktury, ITD oraz MSWiA trzeba

byłoby przemyśleć, czy nie wrócić do pomysłu, żeby rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu wytyczyć trasy, drogi tranzytowe, korytarze tranzytowe dla ruchu ciężarowego. Oznaczałoby to, że samochody ciężarowe w ruchu tranzytowym nie mogą jechać innymi drogami. Po naradzie w naszym gronie zgłaszam to do przemyślenia dla podmiotów współpracujących, bo to byłoby rozwiązanie, więc popracujmy nad tym. My ze swojej strony zgłaszamy ten pomysł. Zastanówmy się razem, jak to zrobić, bo wytyczenie korytarzy tranzytowych załatwiałoby sprawę.

Druga kwestia to jest likwidacja miejsc niebezpiecznych i późno uruchamianych środków. Dobrze, że jest z nami pan sekretarz KRBRD i to słyszy, bo rozumiem, że pan to przekaże ministrowi infrastruktury, o co bardzo proszę, a pan minister dyrektorowi GDDKiA. Ale my ze swojej strony na bazie tego, co zostało powiedziane, pozwolimy sobie skierować pismo z prośbą w tej sprawie, żeby te środki szybciej były uruchamiane, bo rozumiem, że nie ma przeszkód budżetowych, skoro budżet państwa jest na czas uchwalony, tylko są jakieś przeszkody proceduralne, że to tak długo trwa. Krótko mówiąc, powinno to być robione szybciej i trzeba to spowodować. GDDKiA, bo zdaje się, że jej to dotyczy, powinna przyspieszyć wydawanie decyzji i o to zwrócimy się w imieniu Komisji, relacjonując ustalenia. Ze swojej strony zwrócę się do ministra infrastruktury, ale pana sekretarza bym prosił, bo współdziałamy ze sobą w ramach KRBRD, żeby jak najszybciej przekazał to na roboczo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję panu ministrowi za ten głos, który jest uzupełnieniem pytań państwa posłów. Panie prezesie, jest pan tu dzisiaj bardzo ważną osobą, bo raporty są bardzo rzetelnie, kompetentnie przygotowane i zawierają bardzo poważne wnioski, nad którymi nie można przejść do porządku dziennego. Dlatego proszę, panie prezesie, o zabranie głosu.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, z sentymentu zacznę od odpowiedzi na pytanie pani profesor. Pani profesor, krótko. Straże miejskie, pomimo generalnej wiedzy o skali zagrożeń, w praktyce nie prowadziły planowych i długofalowych działań, poza akcjami profilaktycznymi. To jest jedno, ale mogę cytować takich stwierdzeń więcej. Kolejne: brak było systemowych działań odnośnie do identyfikacji i monitorowania miejsc szczególnie niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów. Stwierdziliśmy to w naszej kontroli.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Rzońcy, to myślę, panie przewodniczący, że otrzyma pan odpowiedzi na wszystkie swoje pytania, więc nie ma takiej potrzeby, żeby się powtarzać. Pan poseł Polak nie skierował do mnie żadnego pytania, a pan poseł Kołakowski otrzyma odpowiedzi na swoje pytania, które zostaną przekierowane, bo my nie odpowiadamy, tylko przekazujemy kompetentnym instytucjom, które udzielą odpowiedzi. Dziękuję panu przewodniczącemu za przekierowanie.

Panie przewodniczący, powiem tak: chcielibyśmy jako NIK mieć kompetencje zarządcze, ale niestety takowych nie posiadamy, dlatego też w sprawie CEPiK już w 2005 r. mówiliśmy, że jest źle…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W 2015 r.?

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

W 2005 r., i to było skierowane do organów ścigania, żeby nie było niejasności. Wnioski *de lege ferenda* składamy wtedy, kiedy nie istnieje lub istnieje przepis, który należy zmienić, ale w związku z tym, że CEPiK jest w opracowaniu, nie mamy podstaw do składania wniosku *de lege ferenda*. W związku z tym są nasze suche wnioski, które pokazują stan faktyczny, i możemy podyskutować, ale mówiąc kolokwialnie, panie przewodniczący, piłeczka niestety jest po stronie rządu i parlamentu. To jest tak, że wszyscy aktualnie coś przy tym robią, są efekty, tylko że te efekty w porównaniu do osiągnięć naszych sąsiadów – trzeba to stwierdzić – w naszej opinii są niewystarczające. My stwierdziliśmy fakty

i nie będziemy się do nich odnosić jako ci, którzy nie mają prawa. Oeniamy, ale nie mamy prawa zarządczego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie prezesie, jeszcze jedno pytanie, które może bezpośrednio nie wiąże się z dzisiejszym posiedzeniem, ale jest w bliskim sąsiedztwie tej problematyki, tj. próba kompleksowego spojrzenia na historię nieszczęsnej ustawy o kierujących pojazdami. Zwracam na to uwagę, dlatego że 6 lat minęło od uchwalenia tej ustawy, tyle trwała II wojna światowa, a państwo polskie nie wdrożyło w minionych latach tego jednego z kluczowych aktów prawnych, ważnego z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadaję to pytanie w kontekście takim, że wydamy w latach 2004–2023 jakieś ponad 200 mld zł na modernizację infrastruktury drogowej, a nie mamy kompleksowego narzędzia do oceny z punktu wyjścia, czyli referencyjności podstawowych rejestrów. To jest istotne nie tylko z punktu widzenia GDDKiA jako głównej sieci przenoszącej ruch ciężki, ale trochę szerzej. Tu są też nakłady na inwestycje w drogi lokalne, powiatowe, w kontrakty regionalne itd. Z punktu widzenia parlamentu dla każdego z posłów, a tym bardziej dla ministra praca na bardzo precyzyjnych danych to podstawa. Zwracam na to uwagę jako na pewną koincydencję czasową, która biegnie. To samo niestety dotyczy tego, co ze smutkiem odnotowałem jakiś czas temu, gdy byłem na jednej z konferencji, gdzie raport za ubiegły rok prezentował szef Państwowej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych. Okazuje się, że po pewnym okresie lepszych statystyk dotyczących spożycia alkoholu znowu idziemy w drugą stronę, a to też bezpośrednio oddziałuje na temat, który jest dzisiaj przedmiotem posiedzenia naszej Komisji, bo to są piesi, którzy są w stanie wskazującym, kierowcy. Policja ma tutaj bardzo bogate doświadczenie, zwłaszcza jeśli chodzi o koincydencję takich dni jak Wszystkich Świętych czy Boże Narodzenie albo inne święta państwowe, kiedy dowiadujemy się, ile osób pod wpływem alkoholu w danym dniu Policja zatrzymała. Stąd moje pytanie o tę ustawę, bo to jest bardzo dobry przykład, bardzo pożyteczny dla ministra spraw wewnętrznych, dla ministra infrastruktury, żeby z tego wyciągać wnioski.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Panie przewodniczący, ja ze swej strony mogę zadeklarować, że na pewno zaproponuję taki temat na posiedzeniu kolegium, ale kolegium jest ciałem kolegialnym i w związku z tym nie obiecuję, że zostanie to wprowadzone. Natomiast jest kilka punktów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w planowanym programie kontroli na 2018 r.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze przedstawiciel KGP prosił o głos, bardzo proszę.

P.o. dyrektora biura KGP Zdzisław Sudoł:

Jeśli można, to informacyjnie dla pani poseł. Jeżeli chodzi o fotoradary, to przejęła je ITD, przepraszam, przejęli te fotoradary i przekażę tę pani uwagę, jeżeli chodzi o robienie zdjęć na żółtym świetle. W tej chwili ani Policja, ani straże gminne nie mają fotoradarów.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze pan poseł chce uzupełnić? Bo chciałbym już zamknąć posiedzenie.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Tak, oczywiście. Ja jedynie poproszę o udzielenie odpowiedzi na piśmie na temat szlaków tranzytowych. Kiedy zostało to wycofane i kiedy zostanie to wprowadzone? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Przed zakończeniem tego posiedzenia chciałbym podziękować przede wszystkim panu prezesowi, przedstawicielom NIK za prezentację raportów. Także panu ministrowi Zielińskiemu i osobom towarzyszącym dziękuję za rzetelne zreferowanie i komentarz do tychże raportów. Dziękuję również za głosy przedstawicieli innych instytucji, którzy byli obecni na dzisiejszym posiedzeniu. Tak ja wcześniej wspominałem, wstępnie mogę zakomunikować, choć rozstrzygnie to prezydium, że na kanwie tych raportów spróbujemy przygotować jakiś projekt stanowiska odnoszącego się do rzeczy podstawowych, wynikających z pilnej potrzeby zakończenia budowy dobrych narzędzi

statystycznych dla państwa, dla rządu. Jest to bowiem jedna z najbardziej kluczowych kwestii, choćby z punktu widzenia powtarzalności tego rodzaju informacji, analizy statystyk, wyciągania wniosków czy osiągnięcia efektów, które Polska zaprezentowała jako punkt dojścia w strukturach europejskich, jeżeli chodzi o obniżenie liczby osób, które ulegają wypadkom czy giną na drogach.

W związku z tym dziękuję za bardzo rzetelne głosy pań i panów posłów, członków Komisji. Zamykam posiedzenie i życzę wszystkiego dobrego. Dziękuję bardzo.